NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK R4
ナムコ公式ガイドブック R4



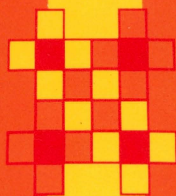
R4™

RIDGE RACER TYPE 4

RIDGE RACER TYPE 4, creating a nu wave in the racing scene. Powering beyond RIDGE and RAGE RACER, high-speed control and advanced dynamics accelerate the rush of a first class victory. The culmination of performance and style provide the ultimate advantage in the race for entertainment.

TORKAN

R.T. SOLVALOU



namco

namco®

好評発売中!!



R4

RIDGE RACER TYPE 4

RIDGE RACER TYPE 4, creating a nu wave in the racing scene. Powering beyond RIDGE and RAGE RACER, high-speed control and advanced dynamics accelerate the rush of a first class victory. The culmination of performance and style provide the ultimate advantage in the race for entertainment.

クールな走りとハイセンス
これが究極のリッジレーサー!

R4 -RIDGE RACER TYPE4-

小売価格　5,800円(税別)

好評発売中!!



NAMCO ACTIVE FORCE CONTROLLER

JOGCON™

ジョグコン

ナムコが新しい遊びを提案します!
プレイステーション初!
反発力が体感できるコントローラ!

ジョグコン

小売価格　3,800円(税別)

'99年1月16日発売予定

NOW PRINTING

走らずに楽しむ、もうひとつのR4

R4 -サウンド&グラフィック・パック-

税別定価　2,500円　製品番号　ZMCX-103
発売元　株式会社メディアファクトリー

NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK R4
ナムコ公式ガイドブック R4

R4™

RIDGE RACER TYPE 4

RIDGE RACER TYPE 4, creating a nu wave in the racing scene. Powering beyond RIDGE and RAGE RACER, high-speed control and advanced dynamics accelerate the rush of a first class victory. The culmination of performance and style provide the ultimate advantage in the race for entertainment.

PlayStation®



namco®



Welcome to the world of Ridge Racer.

R4

簡素なまでのその言葉に

人はなにを想起するのか

また、託すのか

あらゆる虚飾を取り払い

極限までに記号化されたRの一文字

Racer

Ridge

Rage

Rave

Real

Roots……

そのいずれもがRであり

Rはそれらを凝縮した真理でもある

いますべてのレーサーがRの入り口に立つ

時の娘を求めて


namco

Contents

Image

Report

Summary of RRR 1

Introduction of Teams 2

All Car Catalog 3

Guidance of Circuits 4

Driving Technique 5

Extra 6

Interview

Advertisement

RRR '99 前夜祭レポート!?

Real Racing Roots '99いよいよ開催

去る◎月△日、リアル・レーシング・ルーツ（以下RRR）'99の開催に先だち、横浜は「ファントマイル・サーキット」に隣接するパックマンドームにおいて、RRR '99前夜祭が関係者やファンを集め、華々しく行われた。いざレースが始まれば熱い火花を散らすことになる各チーム・メーカーの面々だが、この日ばかりはお祭りムードで、互いに談笑する光景があちらこちらで見受けられた。なお、なんとなく東京ゲームショーのナムコブースで行われた、R4のイベントに似ている気がしないでもないが、これはおそらく記者の気のせいであろう。とにかく会場に足を運んでみよう。

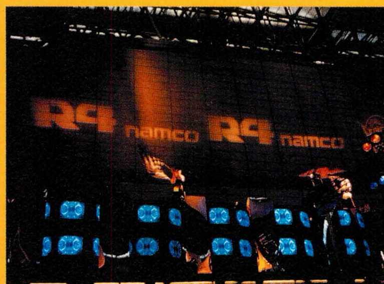
Reiko Nagase

RRRのキャンペーンガール「永瀬麗子」くん。デビューから2年がたって、ちょっぴりアダルトな雰囲気に。彼女の詳しいプロフィールを知りたい人は120ページへGO!

取材・文／ジム・ライル
レーシング・ジャーナルとして名高い「Pole Position」誌の専属ライター。その熱い語り口、鋭い論評で知られ、代表作に「間違いだらけのレースゲー選び」「グナーデはどこへ？」「永瀬麗子の真実」などがある。この度の取材では、レース関係者以上にレースクイーンへしつこくインタビューする様が印象的だった。



壁に浮かび上がるRの文字。ライトアップが巧みに使われ、けっこうやるな、という感じです。



12月3日発売！5,800円（税別）
R4
RIDGE RACER TYPE 4

ステージのさらに高場に設けられたDJブース。ラップのリズムを刻むと場内はもうノリノリ。



屋外では各チームのエントリーマシンが整然と並べられていた。この中から真っ先にチェッカーフラッグを受けるのは、果たしてどのマシンになるだろう？

ダンスミュージックにあわせてイッツ・ショー・タイム。「R4」カラーのコスチュームもバッチリ決まっていた。





会場内は熱気であふれんばかり

ひと頃のレースブームも一段落し、果たしてどれだけの人が集まるか、心配される声もあったRRR前夜祭。だがいざふたを開けてみれば、りっすいの余地もない人の波。関係者はまずこの盛況ぶりに胸をなで下ろしたに違いないだろう。

すでに各チームのオーナーやドライバーらの顔もちらほらと見える。さほどピリピリした表情は見られず、今日はお祭りと割りきって、束の間の息抜きを楽しんでいるようだ。先日、パックレーシングクラブのミスター矢崎にインタビューする機会があり、レースが近いせいもあって、はれ物に触るような感じで取材したが、今日の彼は実にリラックスしたものだ。このへんの気持ちの切り替えはさすがである。それに比べてディグレーシングチームの監督、ロバートはいまひとつ精彩がない。あの成金オーナーのもとでは、やはり仕方のないことかもしれない。

気を取り直して会場内を見回すと、今大会のイメージカラーである黒と黄のツートンカラーがなかなか斬新だ。だがなんといっても真っ先に目に飛び込んでくるのは、周囲の壁をおおうようにして並べられた多数のモニターだろう。画面ではレースの模様が上映されているが、よく見るとそこは本大会が開催されるサーキットばかり。今はデモ走行にすぎないが、あと十数時間もすれば同じコースで予選がスタートする。そう思うと、画面を見入る目にも自然真剣味が増してくる。緊張するのは何もレーサーたちばかりではないのだ。我々取材する側も本番は真剣勝負。どのコーナーで待ち受ければいい絵が撮れるのか、どのポイントでレーサーたちは勝負をかけるのか、画面を見つめながらついついそんなことを考えてしまう。

オープニングはエンジンの爆音とともに！

そのとき、ただザワザワとしていただけの会場に突然エンジンの爆音が響き渡った。いよいよセレモニーのスタートだ。会場をぐるりと取り囲んだモニターの頭上には足場が組まれているが、そこにレースクイーンよろしくタイトなコスチュームに身を包んだコンパニオンたちが登場した。手にはチェッカーフラッグ。それを大きく振り始めると、ハウスミュージックがエンジン音に割り込み、そしてDJのラップが刻まれてゆく。まるでクラ



ジョグコンの体験コーナーには多くのファンが詰めかけていた。期待のほどがうかがえる。



ジョグコンは未来のハンドルなのか、その結果は今年のRRRで明らかにされるだろう。



RRRの公式パンフレット「ナムコ公式ガイドブック R4」も発表されていた。タイトルがどうしてもゲームの攻略本に思えてならないが、これも気のせいであろう。





永瀬麗子はいなかったが、その他のコンパニオンたちが十分に代役を果たしていた。

ブにでも迷い込んだような錯覚。

ふと気づくと、かたわらではRCマイクロマウスマッピーの女性オーナー、ミス・ソフィーがリズムにあわせて体を揺らせている。ステージ上ではダンサーが華麗なステップを披露して注目を集めているが、注目度でいえば彼女も負けてはいない。そんなレース界一の美貌を誇る彼女だが、肝心のオーナーとしての手腕は果たしてどうか。24歳という若さ、しかもレースにはそれほど詳しくないという噂だが、資金にまかせて優秀なチームスタッフを集めたという話も聞く。結局は今年新たに契約したドライバー次第なのかもしれない。

エンキ、熱く抱負を語る!

いつしかステージでは司会者が登場し、ゲーム大会を行っている。最新のテレビゲームで、「R4」というレースゲームらしい。何でも日本のナムコというメーカーが開発したらしいが、実際のレースを見慣れた目にもなかなかのものといえる。本物のマシンを操れば世界トップクラスのドライバーたちだが、小さなコントローラ相手では勝手が違うのか、意外に苦戦しているのがなかなか微笑ましい光景だ。

と、何やら大声でゲームのアドバイスをする熟年の男がいる。レーシングチーム・ソルバルウのミスター・エンキだ。その厳しいコーチぶりはつとに有名だが、何もゲームまでチェックを入れることはないだろうに。さっそく談話をとってみることにした。

「うちはパーフェクトな勝利がノルマ。ただ結果を出すだけではない。問題は走りの内容だ……だからそこは方向キーをいっぱいまで押せと言ってるだろう!」取材を受けながらも気持ちはゲームに向いているようで、明日からの予選がちょっと心配な気もする。

ジョグコンにレースの将来を見た

レース関連の展示スペースに、ひとつ気になるものがあった。今後のレースのカギを握るのではないかと噂される「ジョグコン」という、まったく新しいステアリングだ。意外に小ぶりなデザインで握った感じはほどよい。思えばこのステアリングを開発したメーカーは「ネジコン」というステアリングも発売し、レースに変革をもたらせたこともある。従来のステアリングに慣れたドライバーにとっては、最初は違和感もあるだろうが、こいつは化けそうな予感がする。それにしてもおもしろいことを考えるものだ。

さて、駆け足ではあったが、以上がRRR前夜祭のあらましである。唯一の心残りはRRRのマスコットガール、永瀬麗子に会えなかったことだ。残念ながら彼女は所用で出席できず、ビデオクリップで紹介されるにとどまった。何でも先ほど紹介した「R4」というゲームのオープニングムービーに出演するため、ちょうどロケに出ているのだという。まあ、彼女がどんな演技を見せてくれるのか、それは後の楽しみにとっておくことにして、これでレポートを締めくくるとしよう。

システム概要

Summary of RRR 1

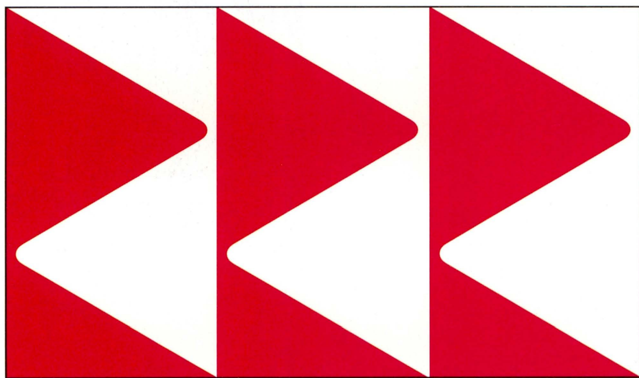


SUMMARY OF "RRR '99"

『RRR'99』概要

『RRR』大会とは

リアル・レーシング・ルーツ、通称『RRR』大会は、『F1グランプリ』や『ルマン24』と並び、世界で最も有名なレースのひとつである。『RRR』とはそれぞれ、Real（真の）、Racing（走る）、Roots（原点）の頭文字を略したもので、その名の通り、「真に走ることの原点」を追求した大会である。『RRR』大会の歴史は意外に古く、戦後間もない1949年にフランスのアヴィニヨンで第1回大会が開催された。開催者はフランスでも有数の富豪であり、アージュ・ソロの創始者でもあるルイ・アージュ氏であった。当初は参加メーカーも少なく、規模も小さいものであったが、1975年に8コースで争われるという現行のルールに変更されてからは徐々に人気が高まり、1980年半ばには世界有数の大会として認知されるに至った。参加チームが厳選されることでも有名で、現在は4チームがエントリーされている。



REAL RACING ROOTS '99

『RRR』年表（大会は1年おき、奇数年の開催）

1949	第1回大会開催（アヴィニヨン）
1957	「DIG RACING TEAM」黄金期
1965	イタリア大手メーカー「ASSOLUTO」参入
1967	「RT SOLVALOU」初参戦
1971	「RT SOLVALOU」史上初の3連覇達成
1973	25周年記念大会開催（ローマ）
1975	「8コースサバイバルバトル」にルール改正
1981	「TEAM VACULA」撤退
1985	「RT SOLVALOU」3連覇達成
1987	『RRR』大会、アメリカ（シカゴ）で初開催
1987	アメリカ大手メーカー「LIZARD」参入
1991	世界127ヶ国へ衛星中継開始
1993	最高速度、350キロ制限実施へ
1997	ドイツメーカー「GNADE」撤退
1999	初の日本メーカー「TERRAZI」参入
1999	「PAC RACING CLUB」初参戦

『RRR』大会の特徴

『RRR』大会は全8コースを戦い抜くことでチャンピオンを決めるレースである。その特徴は右に揚げたものであるが、めずらしいのはレースの上位入賞者のみが、次のレースに参加できるシステムである。つまり、（規定回数以内で）参加しているレースで上位に入賞できなかった場合はその場で失格となり、次のレースに参加できないのだ。レースを勝ち抜いたもののみが全8コースを戦えるわけで、ある意味トーナメント方式に似ている部分がある。

また、もうひとつの大きな特徴は、レースの結果によってマシンをグレードアップできる、というシステムだ。これはレースでの1位、2位などの成績によって、マシンの性能がどの程度アップするかが決められている。

このように『RRR』大会は、他のレースに見られない特異なシステムを採用しているのだ。

- 全8コースを通して行われるサバイバルレース
- レースの上位者のみ、次のレースに参加可能
- 途中、マシンをグレードアップすることで、大幅にスピードアップ
- レースの結果によって、マシンのグレードアップが変化

参加チーム紹介

『RRR』大会には現在、「RC MICRO MOUSE MAPPY」(レーシングクラブ MMM)、「PAC RACING CLUB」(パック レーシングクラブ)、「DIG RACING TEAM」(ディグ レーシングチーム)、「RT SOLVALOU」(レーシングチーム ソルバルウ)の4チームが参加している。それぞれ個性的なチームばかりだが、なかでも注目したいのは、今年からの初参入チームである「PAC RACING CLUB」だ。技術大国、日本からの参入と言うことで、そのマシンの精密なメンテナンスは折り紙付き。今年のレースを大いに盛り上げてくれそうだ。なお、上の4チームについては18～27ページで、さらに詳しく紹介しよう。

RC MICRO MOUSE MAPPY



オーナーが女性で、しかも24歳という若さ。スタッフの能力も高く、優勝は充分に狙える。

DIG RACING TEAM



マシンの能力も低く、万年最下位のチーム。今年もあまり活躍は見込めない。

PAC RACING CLUB



日本から初参戦したビギナーチーム。どのくらいやれるのか楽しみなところ。

RT SOLVALOU



技術もスタッフも一流のエリートチーム。今年も優勝候補の筆頭にあげられている。

参加メーカー紹介

『RRR』大会に参加しているメーカーは「ASSOLUTO」(アッソルート)、「LIZARD」(リザード)、「TERRAZI」(テラジ)、「AGE SOLO」(アージュ・ソロ)の計4メーカーだ。前年の大会までは「GNADE」(グナーデ)というドイツメーカーが参入していたが、諸々の事情により撤退を表明。新たに今年は「TERRAZI」が加わった。このメーカーも「PAC RACING CLUB」と同様に、日本からの初参入。今年の『RRR』大会には日本旋風が巻きおこるか、要注目だ。なお、メーカーの詳細やエントリーされているマシンについては、30～81ページを参考にしてもらいたい。



ASSOLUTO



イタリアのスポーツカー専門の自動車メーカー。直線的でシャープなデザインが特徴だ。



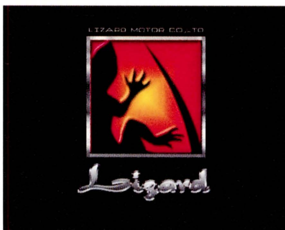
TERRAZI



日本の大手自動車メーカー。バリエーション豊かなフォルムが特徴で、国内外にファンも多い。



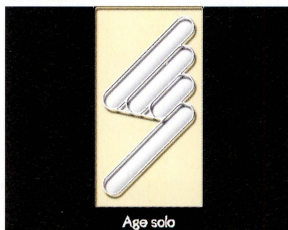
LIZARD



アメリカの大手自動車メーカー。排気量が大きく、フォルムも力強いマシンは印象的。



AGE SOLO



フランスの大手自動車メーカー。ハンドリング性能がよく、小さくて柔らかいデザインを重視している。

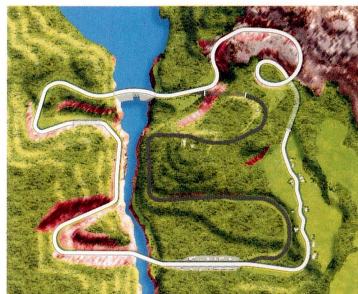
コース紹介

今回の『RRR'99』の舞台となるのは、「ヘルタースケルター」、「ワンダーヒル」、「エッジ オブ ジ アース」、「アウト オブ ブルー」、「ファントマイル」、「ブライテスト ナイト」、「ヘヴン アンド ヘル」、「シューティング フープス」の全8コース。コースは海あり、山あり、都市高速ありなど、バラエティに富んだコースで構成されている。コースの攻略はもちろんだが、走るだけではもったいないくらいの美しい景色も要チェックだ。詳しくは84～101ページにて。



Helter Skelter

都市高速を舞台としたコースで、小気味よいカーブや長いトンネルなどが特徴。



Wonderhill

山間部に作られた起伏の激しいコース。急カーブも多く、それなりのテクニックが要求される。

SYSTEM OF GRAND PRIX MODE

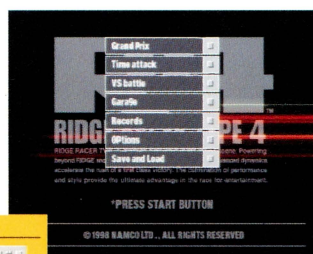
グランプリモードのシステム

グランプリモードとは

『RRR』大会には「グランプリモード」を選択することで参加することができる。グランプリモードでは、プレイヤーは「雇われドライバー」という設定になっているので、まずは4つあるチームの中からどのチームに所属するのかを決めよう。チームによってそれぞれ、マシンのグレードアップに違いがある（詳しくは18ページ参照）ので、自分のスタイルにあったチームを選択するようにしたい。

チームが決まったら次に、どのメーカーのマシンを使うのか、を選択する。メーカーもチームと同様、それぞれに特徴がある（詳しくは30ページ参照）ので、自分にあったメーカーを選ぶようにしよう。

チームとメーカーが決まれば、あとはレースに出場するだけ。全8レースを見事に戦い抜き、優勝目指して頑張るのだ。



「グランプリモード」を選択すれば『RRR』大会に参加することができるぞ。



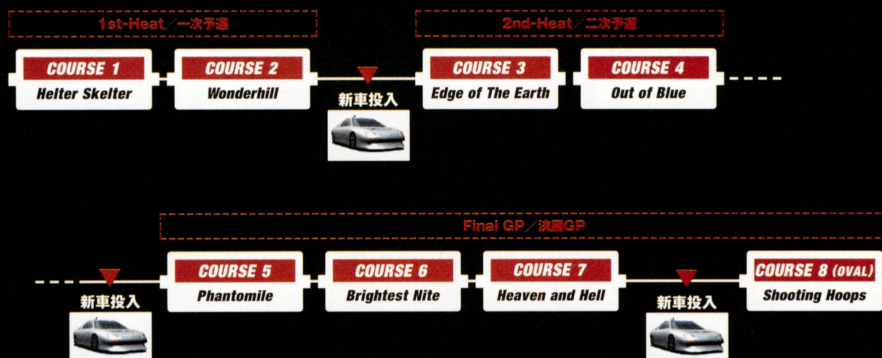
チームによって、カラーリングや性能も違ってくる。さあ、あなたならどのチームを選ぶ？

グランプリモードの流れ

グランプリモードは全8レースで構成されており、1・2レースが1st-Heat／一次予選、3・4レースが2nd-Heat／二次予選、5〜8レースがFinal GP／決勝GPというように、大きく3つに区切られている。また、1レースごとにコースを変えて進行し、1st-Heatでは3位以内、2nd-Heatでは2位以内、Final GPでは1位のみが次のレースへ進むことができる。それ以外の順位だとその場で失格となり、もう一度同じレースにチャレンジすることになる。1レースにつき4回までチャレンジできるが、それでも規定順位を満たせない場合には、次のレースに参加できなくなるのだ。

また、マシンはレースの結果によってグレードアップされ（右ページ参照）、3・5・8レースの直前に新車が投入（またはチューンナップ）されるシステムになっている。マシンはグレードアップされるたびにスピード&パワーが増すので、レースは後半になるほどスピーディーに展開していく。

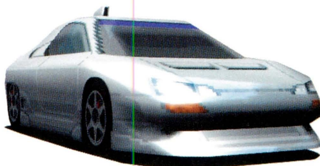
なお、グランプリで優勝すると使用した車がガレージに登録され、タイムアタックやVSバトルで自由に使うことができるようになる。



グレードアップについて

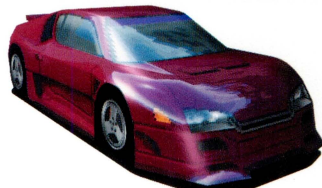
レースが進んでいくと、途中で新車が投入(またはチューンナップ)されるようになる。これがグレードアップと呼ばれるもので、マシンは最終コースである8コースまでの間に合計3回、変わることになる。グレードアップは一定したものではなく、これまでのレースの順位に応じて、どれくらいグレードアップするか、というのが決められる。つまり、1次予選を1、2コースとも3位で通過した場合と、ともに1位で通過した場合では、後者のほうがグレードアップの幅が大きく、より速いマシンが投入されることになる。このように予選通過の順位以内でクリアすれば、次のレースに進むことはできるが、よりよい成績で通過すればするほど、新車として投入されるマシンのスピードは速くなる。なお、3回目のグレードアップは成績に関係なく、2回目のマシンの性能によって、どのマシンが投入されるのかが決まる。

1st-Heat



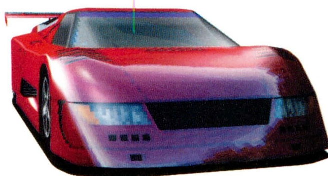
最初に投入されるマシン。メーカーやチームによっては最高速度ですでに、20km/hの差が開くことも……。

2nd-Heat



最初のマシンに比べ、最高速度で約25km/hのアップ。速くはなったが、まだ余裕をもって操れるだろう。

Final GP



最初のマシンに比べ、最高速度で約50km/hのアップ。スピードもけっこう速く、かなりのテクニックが必要。

OVAL



最初のマシンに比べ、最高速度で約140km/hのアップ。速すぎ! 急ハンドルなんて絶対にきれません。

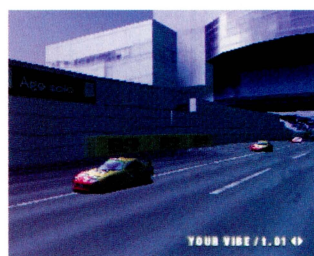


車のグレードアップは一時予選終了後、二次予選終了後、決勝GPの第3戦終了後に行われる。一時予選と二次予選終了後の場合はレースの成績によって、入手できる車が異なり、よい成績を残すほどグレードの高い車が手に入るのだ。名前の横にあるG○という数字がグレードを表し、一般に数字が大きいほど、基本性能は高くなっている。

INTRODUCTION OF THE MODES

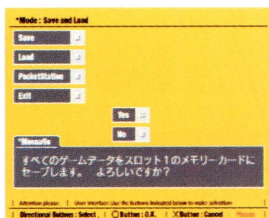
その他のモード

『R4』にはメインモードであるGrand Prix（グランプリ）モードの他にも、Time attack（タイムアタック）、VS battle（VSバトル）、Garage（ガレージ）、Records（レコーズ）、Options（オプション）、Save and Load（セーブ&ロード）などのモードが用意されている。どれも『R4』をよりいっそう楽しむことができるので、ぜひ遊んでみてもらいたい。以下に主なモードであるタイムアタック、VSバトル、ガレージ、レコーズについて紹介していく。なお、オプションはコントローラやボリュームバランスの設定を行ったり、音楽を聴いたりすることができるモード。また、セーブ&ロードはゲームの記録や呼び出しを行ったり、「Pocket Station」への登録などをするモードだ。



オプションでは好きな音楽を聴きながら、マシンが走るのを見ることもできる。

Time attack



最速タイムを出したら即セーブ！ これをやらないとせっかくの記録もパーに……。

タイムアタックはその名のとおり、いかに速くそのコースを走るかにチャレンジするモードだ。純粋に速さだけを追求したモードなので、タイムを0コンマ1秒でも縮めるためにがんばろう。コース上に他の車の姿はないので、妨害されることや駆け引きのテクニックは必要ない。とにかく、いかに壁などにぶつからずに走るか、うまくコーナーを曲がるかに気をつけて走る、己のテクニックだけが問われるモードなのだ。

VS battle



やっぱ、対戦やっちゃうでしょ。これしかない!?

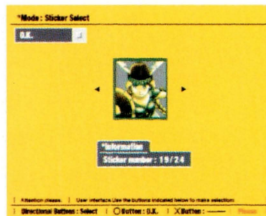
VSバトルでは友だち同士などで、2P対戦をすることができるぞ。画面は上下に2分割され、1Pが上に、2Pが下に配置される。なお、画面分割されているので、1画面の時と比べると少しばかり見にくいかもしれないが、グラフィックなどのクオリティは問題ナシ！ とにかくアツくなれること間違いナシのモードだ。ただし、アツくなりすぎに注意！ あくまでもゲームなのだから、その辺はフェアに……ネ。

Garage



マシンを眺めているだけでも充分楽しめちゃう。

ガレージモードでは、自分が所有しているマシンを8台までガレージに入れておくことができる。レースなどでよく使用するマシンをガレージに入れておけば、いちいち車のリストの中から選択する手間が省けるのだ。また、ガレージの中ではマシンのカラーリングを変更することもできる。さらには「Sticker Edit」でオリジナルのステッカーを作り、マシンに貼ることもできるのだ。



19種類のステッカーの他に、隠しステッカーも4枚あるのだ。

Records



カッコイイものからコミカルなものまで、種類もさまざまだ。

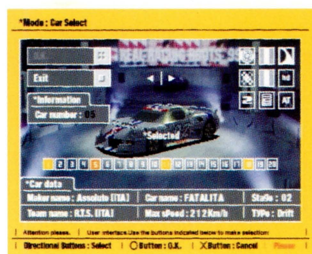
このモードはレースに関するいろいろなことが記録されている。各コースのラップタイムや、トータルタイムをランキング形式で確認することができるわけだ。また、「Grand Prix」モードをクリアすることで獲得できるトロフィーも、このモードで見ることができる。トロフィーもたくさんの種類があるので、ぜひすべて獲得できるようがんばってほしい。

Extra trial

スペシャルな隠しモード!!

グランプリモードやVSバトルモードなど、さまざまな楽しみ方がある『R4』なのだが、さらにもうひとつ隠しモードがあることが判明した。それがこのExtra trial(エクストラ・トライアル)モードなのだ。

通常、グランプリモードではひとつのメーカーにつき、19種類の車が登場する。しかし、各メーカーとも、さらに隠された20番目のマシンが1台ずつあることがわかった。その隠されたマシンこそが「デビルカー」と呼ばれる、究極のマシンなのである。それぞれが「デビルカー」と呼ばれるにふさわしい特徴やスペックを兼ね備えたマシンで、「これらのマシンを見ずして『R4』は語れない……」というくらいすごいマシンなのだ。その実力のほどは、キミの目で実際に確かめてもらいたい。なお、「デビルカー」の出し方は以下の手順のとおりだ。

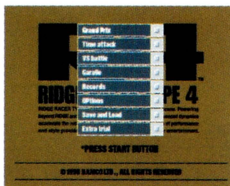


各メーカーともに、20番目のマシンがデビルカーなのだ!

Step1

「Grand Prix」モードをクリアする

まずはグランプリモードを選択し、どのチーム、メーカーでもいいので全8コースをクリアし、優勝してもらいたい。するとエンディングが終了したあと、タイトル画面にもどるときに、「モードが新たに追加されました」というメッセージが表示されるのだ。ここでさっそくタイトル画面を見てみよう。なんと画面上に「Extra trial」なる、新モードが出現しているはずだ。

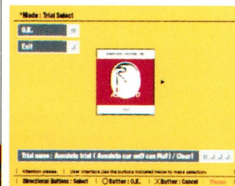


タイトル画面に戻ると……

Step2

「Extra trial」モードが出現!

タイトル画面を見てみると、モードセレクト画面の一番下に「Extra trial」という新モードが追加されている。エクストラ・トライアルは4つのメーカーの中からひとつを選ぶシステムになっており、自分がクリアし、ガレージに登録してある車のメーカーでないと選択できないようになっている。メーカーが決まり、どのマシンで走るのかを設定したら、レースがスタートするぞ。

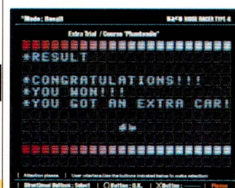


1対1のレースがスタート!

Step3

「Extra trial」モードをクリア!

レースはデビルカーと1対1のガチンコ勝負!規定周回数を早くクリアしたほうが勝ちとなるのだ。コースはあらかじめ決められているので、こちらから指定することはできない。しかも相手はデビルカーという不利な状況だ。しかし、見事レースに勝利できたなら、ここでガレージに行ってみよう。先ほど対戦したデビルカーがガレージ登録できるようになっているのだ。



「Garage」に行くと



開発者インタビュー —— MOVIE TEAM ムービーチーム



由水　桂



金井　重忠

—— すごいですね。毎回ムービーは楽しみにしてるんですけど、正直、ここまですごいとは思ってませんでした。
由水・金井　ありがとうございます。
—— 今回はストーリー仕立てですが、最初から「これでいこう」というのがあったんですか?
由水　前作とは違ったものにしていこうと決めまして、それで大幅に変えました。
—— シナリオは由水さんが?
由水　そうですね。絵コンテを描いて。
—— 永瀬麗子の表情なんかがすごくつきましたよね。
由水　表情は今回の肝だと思ってますんで、かなり作りこんでやってます。ちょっとバージョンアップというか、2年たってるんで、顔も作り直しました。2歳年とってますし。
—— 表情とかも全部細かに考えて?
由水　それを考えるのが難しいというか、自分でいろんな顔をしたりして(笑)。
—— どこから「こういうストーリーにしよう」ということを思いつかれたんですか?
由水　最初は車のCMとかファッションメーカーのCMみたいな、ちょっとストーリーがあるようなないような、スタイリッシュな感じの映像にできないかなと思ってました。永瀬麗子っていう存在はこのゲームの中で曖昧というか、一応大会のキャンペーンガールなんですけど、置き場所が難しいんですよ。それで車のデッドヒート、本来のレースゲームの流れと永瀬麗子の芝居の流れというのがあって、それがひとつにならないかなと。それでヒッチハイクを思いつきまして。最後にヒッチハイクで車に乗ってコースへ向かうというストーリーがいいかなと。
—— ゲームの中の背景も入れてらっしゃるんですよね。
由水　同時進行でやってるものなんで、必ずしも一致はしないんですよ。なので、だいたいの雰囲気を合わせていくという感じですね。あとは、色の感じとかを……今回のゲームは光の陰影に凝ってるんで、その辺を意識して作りました。
—— 車は細かそうですね。
金井　かなり細かい作りで。アップになってもいいようにという感じで作りました。
—— 主役の車はアッソルートの2番目……ビゾンテですか?
金井　えーと……車の名前はあまり覚えてなくて(笑)……そうですね、2番目の車ですね(笑)。
—— 意外と車の名前は覚えてないんですね(笑)。
金井　あまりにも数があるので。最初は名前がなかったんで、1号車、2号車くらいしか名前なかったんで。
由水　この車にも裏話みたいのがあって、最初はガルウイングだったんですよ。
金井　そうそう、車がガルウィングでこう開いたほうがかっこいいと思って……。でどこで変わったんだっけ?
由水　最後のカットで、永瀬の顔に当たりそうになるんで、これはきついなーということになって。乗りづらいし。
金井　雑誌で発表されたときとはいろいろ変えてます。彼女が車の中をのぞき込むシーンがありますよね。本当は枠がもう一個ついてて小さい窓と分かれてるんですけど、邪魔だということで1枚窓にしたり。
—— 人も乗ってますね。ヘルメットをかぶってますか?
金井　かぶってます。リッジシリーズでは、あまりはっきり写さないようにしてます。
—— あえて写さないというのは?
金井　ドライバーはプレイヤーなんで。あまり確定するのはいけないかなと。
—— 背景なども実写は全然ないですよね。
由水　全部CGです。
—— ムービーの進化の度合いって最近すごいですよね。他社さんもムービーに力を入れているところが多いと思うんですけれども、かなり意識なさいますか?
由水　やりにくいですね(笑)。見ている人の目もどんどん肥えちゃうというか。
—— 良くて当たり前、みたいなところがありますものね。
由水　こっちは「えー?」って感じで、「やんなきゃいけないのかー」みたいな感じでどんどんレベルが上がっていっちゃうんで、ついていくのが大変です。でも、他のゲームのオープニングとかはおもしろいものがいっぱいあるんですけど、今回は他のゲームをそんなに意識しないで、ストーリー仕立てっていうのもあるんですけど、ちょっとCMっぽいような、他のゲームのオープニングの雰囲気とは違ったようなテイストが出せればいいなと思ってやってました。
—— 例えばソウルエッジのオープニングムービーなんかはけっこう評判になりましたよね。あれとは色合いが、というか雰囲気がぜんぜん違いますよね。素人は評価のしようがないんですけど(笑)。ただ呆れて「すげー」っていうだけで。そういったムービーを集めてビデオとか出してほしいですね(笑)。車に関していうと、かなり中まで作りこんでるんですか?
金井　そうですね。中はどこを見られてもおかしくないくらいには作りこんでます。
—— 例えばエンジンとか?
金井　エンジンは途中までは作ったんですけど、出ることないとわかったんで止めました(笑)。
—— ボンネットあたりというかコックピットの部分とかも?
金井　一応全部あります。最初モデリングするときにどこまで写るのかがわからないんで、とにかく作りこむしかないだろうと。ま、ムービーに出なくても雑誌などに使えるかなと思って。
—— 1台作るのにどのくらいのポリゴン数で?
金井　だいたい14万ポリゴンくらいです。無駄にも使ってますけど(笑)。
—— 人物だとどのくらいなんでしょうか?
由水　5、6万ポリゴンはやっぱり使います。
—— 車のほうが全然多いですね。
金井　部品が細かいのと、きれいに作らないと光らないんですよね、うまく。ビスも1本ずつ作りますし。タイヤ1本だけでだいたい1万ポリゴンくらい使ってるんで(笑)。
—— 見せ方もいろいろなアングルがあっておもしろいですね。車のバトルのところの挙動なんかはいかがですか?
由水　他のスタッフにその辺はおまかせしてるんですけれども、かなり最初の方からいろんなチェックを繰り返していて、金井さんにコース取りとかを指示してもらったりしてるんですけど。
—— 実際のレースだと意外に地味ですからね、直線でしか抜かないですからね。
金井　ストレートのときにしか抜かないですね、普通は。けど、やっぱり1フレームの中に3台くらい見えたほうがかっこいいだろうとかってありますよね。普通のレースだったら並んで抜くしかありえないですから。そういうのではなくって、バーッときて誰が前にくるか、みたいな雰囲気を出せればと。
—— ムービーの世界って技術的にはかなりのところまで来ていると思うんですが、技術とイメージ、どちらの方がより苦労しますか?
由水　CGのムービーっていうのはその両面があるからおもしろいんですよ。どんどん技術のほうは進歩していくけれども、内容というのはやっぱり映像であるかぎり必ずついてまわるわけなんですよね。なので高い技術を使いながら、おもしろい映像を作っていくっていうのが大事だと思います。ただ、技術っていうのは徹夜すれば出てきますけれども、アイディアとかストーリーは徹夜しても出てこないですからね。この辺が大変といえば大変かもしれません。
—— 以前にこういうムービーを担当なされたことは?
由水　僕は「ワースタEX」から「レイジレーサー」、で「風のクロノア」です。
—— ゲームによってできることとできないことの差はありますか?
由水　ソフトウェアのバージョンとかがどんどん上がっていってますから。
金井　使ってるソフトがどんどんバージョンアップして「今度はこんなことができる」ということも増えていくんで、それに伴って良くなってきてますね。
—— ムービーの仕事からちょっと退いてまた戻ってきたりすると、ソフトがまったく変わってたりするもんなんですか?
金井　そうなるでしょうね。だからちゃんとチェックしてます。チェックしないとおいていかれちゃうんで。そのチェックは怠りなくやっているつもりです。
由水　今回は髪の毛とか服の揺れる感じをやったんですが、そのへんもソフトの発展によってできたことなんです。前回はちょっと似たようなことはやってますけど、無理でしたね。
—— ほかに前回できなかったことで今回できたというようなことはありますか?
金井　車でいえばメタリック塗装ですね。前のバージョンだとこういう質感が出なかったんですよ。どうしても普通に塗料をベタで塗っているというふうにしか出なかったんで。艶は出るんだけど、「メタリック」という質感が出せませんでした。
由水　あと、フィルムっぽい質感とか色味の感じ。前回は本当に普通にレンダリングしたものを使っていたんですけれど、今回はかなり手を加えてゲームの方の色の雰囲気に合わせたりとかしました。
—— 話は変わりますが、先ほどの永瀬麗子の部屋はたぶん初公開ですよね。
由水　河野(グラフィックチームのディレクション担当)がデザインしたんです。
河野　由水はチェックを。
—— こういう部屋にしてこういう家具を置きたいとか?
河野　きれいに整頓したら、由水が「そんなに永瀬麗子は整頓しない」と(笑)。
—— 永瀬麗子の設定はどなたがやるんですか?
由水　あれはまあ……(笑)。
—— キャラクターにまで踏み込んじゃうんですね。
由水　けっこう感情移入しちゃいますよね(笑)。
金井　してるんか(笑)。
—— かなり表情は作りましたよね。
由水　もう何回もやりなおして……かなりひどい演技もあったんですけどね。
金井　なかなか「かわいい」とは思わないんですよね。「こわい」っていう感じ。
由水　CGの段階からちゃんと人間という段階になって、それからさらに「かわいい」っていう段階があるんで、それまでの道のりが長いんですよ。
—— 表情の研究は確かに難しそうですね。CGモデルだからこれだけの演技で許されるだろうとか、そういう部分はあるもんなんですか?
由水　そういうのは大いにあると思いますね。本当に写真みたいな感じっていうのをめざすわけじゃなくて、ある程度のリアリティはあるけれども現実離れした、リッジシリーズと同じ考え方だと思うんですけれども。ちょっとキャラクター性を持たせて、実際にはいないんだろうけれどもリアルで、それでいて感情移入できるようなものをめざしてます。
—— わかりました。それでは、最後にユーザーのみなさんに何かメッセージがありましたらお願いします。
由水　これから仕事です。まだ終わってないんで(笑)。精一杯やりますので、買ってください。
金井　車はかなり細かくて、前回の倍くらいポリゴン使ってるんで、目をこらしてジーッと見ていただきたいなと思います。

Here he comes again, running like the open wind.

2

チーム紹介

Introduction of Teams

『R4』には「RC MICRO MOUSE MAPPY」(レーシングクラブ MMM)、「PAC RACING CLUB」(パック レーシングクラブ)、「DIG RACING TEAM」(ディグ レーシングチーム)、「RT SOLVALOU」(レーシングチーム ソルバルウ)の4つのチームが登場する。

「DIG RACING TEAM」はかつては名門だったが、現在は成績不振のチームである。また各プレスによると、資金不足により今シーズンも優勝の可能性は低いだろうと報じられている。

「RC MICRO MOUSE MAPPY」は弱冠24歳の、しかも女性がオーナーを務めるというちょっと変わったチームである。ただ、マシンの扱いには定評があり、かなりの好成績が期待されている。

「PAC RACING CLUB」は今シーズンから参戦した注目のビギナーチームである。スタッフが日本人を中心に編成されているのも見逃せない。どうやらバランス型のマシンセッティングが得意なようだ。

「RT SOLVALOU」はグランプリ優勝の最多回数を誇る、常勝エリートチームである。マシンセッティングにも定評があり、今シリーズでも優勝候補の筆頭にあげられる。

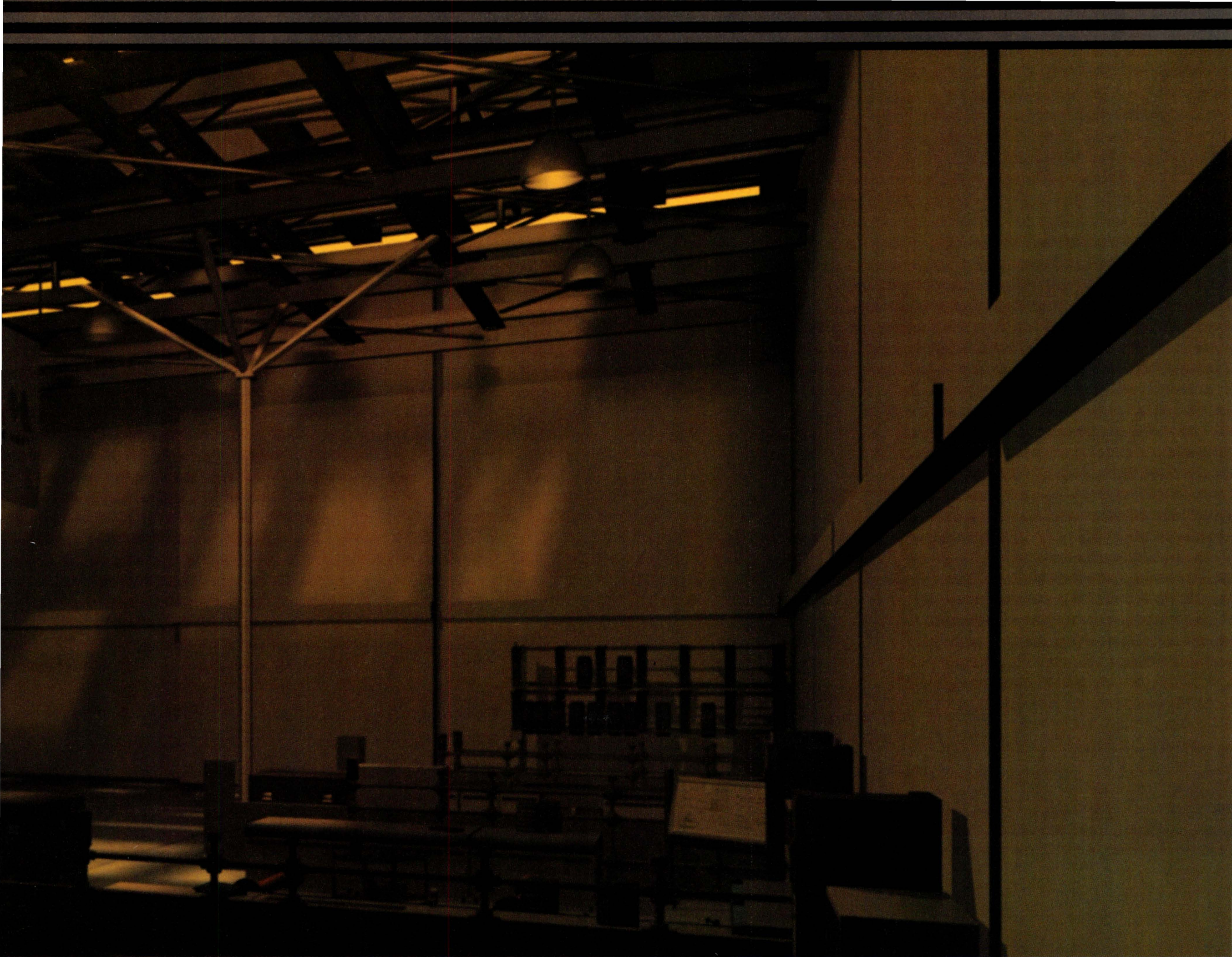
このように個性豊かな4つのチームがあるのだが、「Grand Prix」モードで「RRR' 99」に参加することで、各チームに所属することができるのだ。

各チームにはそれぞれのバックグラウンドがあり、資金繰りに苦しいチームや優勝しなければレース事業から撤退しなければならないチームなど、四者四様のいろいろな事情が見え隠れしている。そのほかにもチーム間同士でのライバル関係や過去へのこだわりなど、より深い因縁もあるようだ。プレイヤーがどのチームのドライバーになるかによって、これらの人間関係は大きく変わっていくことだろう。実際にどういうふうに変わるのかは、キミの目で確かめてもらいたい。

またグランプリは、勝ち続けていくことによってマシンをグレードアップすることができる。しかもグレードアップの方法はチームによって様々なので、当然、マシンの性能にも違いが出てくる。強烈にマシンをパワーアップしてくれるチームもあれば、そうでないチームもあるということだ。これら、グレードアップの違いがあるため、強いチームに入り、速いマシンでガンガン攻めていったり、弱いチームで貧弱なマシンながらも、ドライバーのテクニックでそれをカバーしていく……といったいろいろなパターンを楽しむことができるのだ。

このように、チーム選択の違いによって遊び方にも幅が広がってくる。すべてのチームでグランプリを勝ち抜いていくことで、それらを実感できるはずだ。また、すべてのチームというわけではなく、特定のチームに惚れ込んでそこでだけの「こだわりプレー」を貫くのもいいだろう。

どのチームを選択するのか……。それを決めるのは、キミ自身なのだ。



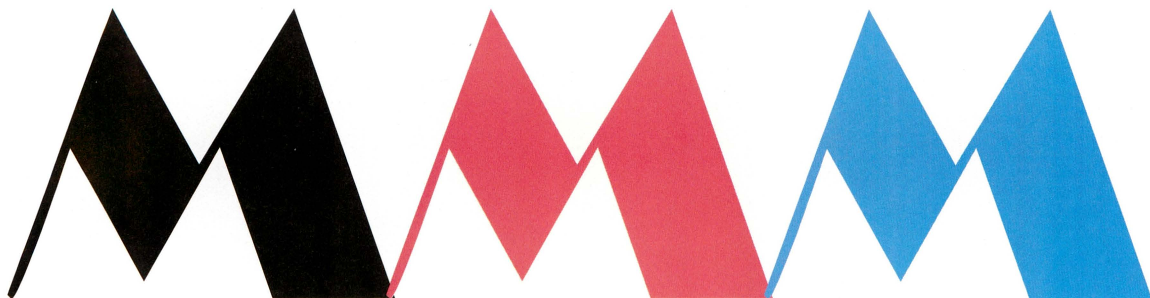
ページの見方

チームが「RRR」大会に参戦するようになったきっかけや、これまでの歴史、現在のチーム状況などを紹介します。これらの話を知っておけば、レースが進んでいく過程で明らかになるいろいろな出来事を、より深く理解することができます。

チームごとによって、マシンのグレードアップに違いがあります。その特徴をチームごとに紹介しています。初心者向きのチームから上級者向きのチームまで様々ですので、ここをよく読み、特徴を把握しておきましょう。

各チームに協賛しているスポンサー企業です。スポンサーは資金を援助する代わりに、マシンに企業のロゴを表示することで、宣伝効果やイメージアップを図っています。そのような企業の名称と簡単な紹介です。

そのチームを使ったときの、同一グレードの車の最高速度を平均して、グラフにしたものです。グラフの形により、どのようにグレードアップしていくのか、知ることができます。



R.C.MICRO MOUSE MAPPY

チーム事情

「RC MICRO MOUSE MAPPY」チームは、24歳の、しかも女性がオーナーという異色のチームだ。だが、チーム自体は以前から『RRR』大会に参戦しており、古くはレーシング産業にとても興味のあった、オーナーの祖父が始めたもの。チームは『RRR』に参戦してからしばらくの間、祖父が面倒を見てきたのだが、一昨年に祖父が心臓を悪くしてからは指揮をとることが難しくなり、そうもいかなくなってしまった。そこで急きょ、彼女がオーナーをつとめることになったのである。

彼女は幼い頃からチームの活躍を見てきており、「将来はチームのオーナーになって優勝したい」という夢をもっていた。また、その夢を小さいながらに祖父と約束してもいた。だから彼女自身にとって、オーナーになれたことはその夢をひとつ実現させたことに他ならなかった。残る夢は優勝のみ。しかし現実はそう甘くはなかった。いざレースが始まるとさまざまな問題が表面化してきたのだ。

まず彼女がお嬢さま育ちゆえ、レーシング事業を道楽の手段ぐらいにしか考えていなかったことがある。チームスタッフとのコミュニケーションが一番大事なレースにおいて、彼女がスタッフたちにとった態度はまさに、上司が部下にでも接しているかのようなものであった。それに対して、チームスタッフからは不満が続出し、その結果チーム全体の士気は振るわず、当然のように成績は落ち込んでいった。

また、祖父から会社を受け継いだ彼女の父は現実主義者で、成績もよくないのに資金ばかりかかるレーシング事業から撤退しようと考えていた。そして『RRR』が開催される1ヶ月前に、ついに父親からの最終宣告が彼女に対して突きつけられたのである。

「次のレースで優勝できなければ、おまえもオーナーをやめて私の決めた婚約者と結婚するのだ」

いよいよ後がなくなってしまった彼女。病気の祖父のためにもぜひ優勝したいところなのだが、レースの知識も少なく何をやっても空回り気味。

決してスタッフの腕も悪くはない。果たしてチームは優勝することができるのだろうか。そして彼女は真のオーナーになることができるのだろうか……。

POINT OF VIEW

赤、青、白を基調としたカラーリングは、とてもさわやかな印象を受ける。よく見ると、ボディにはキャラクターである「ミューキーズ」が描かれており、かわいらしい。ネズミがキャラクターのチームに、「NYAMCO」(ボンネット要注目)というネコが関係しているスポンサーが協賛しているのは、ご愛敬といったところか。



チーム代表



NAME
ソフィ・シュバリエ
AGE
24
SEX
FEMALE

NYAMCO

ニャームコ

キャットフードの世界的有名メーカー。そのおいしさにはネコもまっしぐらだとか……。



マイクロポリス

フランス国内の警備を一手に引き受ける警備会社。セキュリティーの高さには定評がある。



(株)ごせんぞさま

近年、力を伸ばしてきた日本の自動車精密機器会社。それにしてもこのスポンサー名は一体……。

チームの特徴

オーナーが現在のソフィ・シュバリエに変わってからは、成績がいまひとつパッとしない「RC MICRO MOUSE MAPPY」チーム。成績不振の理由はマシンの性能が他のチームより劣っているため、と思われがちだが決してそんなことはない。以外にもマシンはけっこう扱いやすく、スタッフの腕もきわめて優秀なのである。

その証拠としてあげられるのが、マシンのハンドリング性能に関してだろう。スタッフの技術がいかんなく発揮されているそのハンドルの扱い安さは、4つあるチームの中でもトップクラスに位置するものだ。

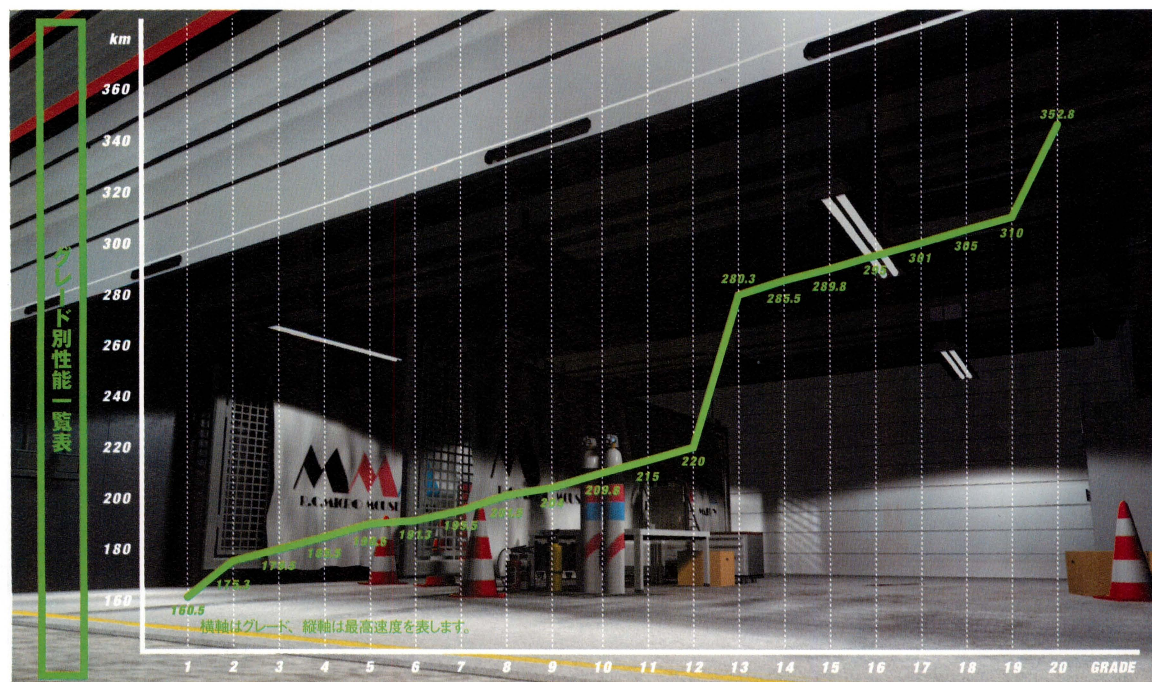
普通、スピードがかなり出ている状態で急カーブに侵入した場合、多くはドリフト走行やグリップ走行、もしくはブレーキによって減速せざるをえないのだが、このチームの場合はアウト・イン・アウトで走り抜けることが可能な場合が多い。これは実際にコース上で試してみてもらえばわかると思う。

このようにハンドリングの性能は十分なのだが、問題はマシンのスピードだ。これに関しては4チーム中最下位という、なんともやりきれない結果となっている。もちろんスピードが遅いマシンよりも速いマシンの方がレースでは圧倒的に有利だ。今日までのレースの歴史は「いかに速く走ることができるのか」をテーマに、スピードアップを繰り返してきた。他チームよりも技術的に1キロでも2キロでもマシンが速ければ、それだけ有利になるのが当たり前なのだ。以上のことをふまえても、これらのスピードの差はいかんともしがたいものがあるように思われる。



しかしこれは普通のレースにおいてであって、『RRR』ではこれは当てはまらない。なぜならば、他のチームも、必ずしもマシンの実力通りの速さとは限らないので、最高スピードの遅さも大きなデメリットにはならないからだ。逆にスピードが遅いほうが、急カーブやその他のコーナーを攻めやすく、ドリフト走行やグリップ走行、あるいは減速などをせずに抜けることができるというメリットも考えられるのだ。

以上のことを総合すると、このチームは非常に初心者向きのオススメなチームだといえよう。ハンドリング性能のよさはもちろんのこと、仮に予選での成績が悪く、マシンのスピードアップが充分にはかれなくても、スピードが遅いぶんコーナーは曲がりやすくなる。『RRR』初心者にはもってこいのチームなのだ。



横軸はグレード、縦軸は最高速度を表します。

PRC
PAC RACING CLUB

チーム事情

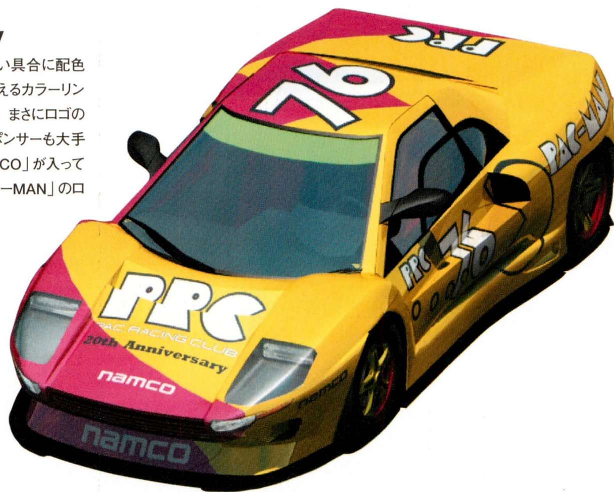
『RRR』大会が華やかに開催される今年、ひとつの大きな出来事があった。それが『PAC RACING CLUB』の参戦である。なぜならば、「PAC RACING CLUB」は日本からの初参戦チームなのだ。あらためて考えてみると、世界有数の経済力、技術力を持っている日本が今まで『RRR』大会に参戦していなかったのが不思議なくらいだ。では、なぜ今になって日本からのチームが参戦することになったのだろうか。それは現在、日本を襲っている不況に原因がある。

日本は戦後から右肩上がりの高度経済成長を遂げ、不況知らずの何十年間かを過ごしてきた。円高による貿易黒字に対してのアメリカからの非難は記憶に新しい出来事だ。そして、1990年初頭に「バブル」と呼ばれる絶頂期を迎えたのである。しかしその後、「バブル」は弾け、株価や地価は大暴落し、日本はかつてないほどの大不況にみまわれた。相次ぐ企業の倒産が起こり、誰もが考えていなかった銀行までもが潰れるという事態をも招いた。当然、会社の倒産によって多くの人々は職を失い、失業者が街にあふれた。そう、ここ5、6年の日本には明るい話題もなく、国民全体に暗いムードが漂っていたのである。

「これは何とかしなければ!」と考えた日本の企業たちは、何か明るい話題を国民に提供し、少しでも不況を乗り切る活力になれば、と考えた。そこで、世界でも抜群の人気を誇る『RRR』大会に参戦することになったのである。

このように、重責を背負わされた「PAC RACING CLUB」ではあるが、そのチーム監督として抜擢されたのが「矢崎信次」という男だ。彼は20歳の頃、現役のレーサーとして「RT SOLVALOU」チームに所属し、また、唯一の日本人レーサーとして活躍したことがある。その経験を買われて監督をつとめることになったのである。そんな『RRR』経験者の彼が1年生チームを率いてどこまでやれるかは、大いに興味の引かれるところではある。

また、マシンのセッティングなどに関しては、技術的にもレベルが高いので、他のチームに比べて遜色はない。あとは良いドライバーさえそろえば、今大会の「台風の目」になる可能性は充分だ。



POINT OF VIEW
黄色と赤色がうまい具合に配色され、鮮烈な印象与えるカラーリングに仕上がっている。まさにロゴのイメージ通りだ。スポンサーも大手ゲーム会社の「NAMCO」が入っており、白抜きの「PAC—MAN」のロゴもよく目立つ。

チーム代表



NAME
矢崎 信次
AGE
36
SEX
MALE

namco®

ナムコ

日本でも有数の大手ゲームメーカー。莫大な資金力を活かして1社でチームを支えている

チームの特徴

スタッフのほとんどを日本人が占めているだけあって、マシンのセッティングに関する技術力には、多くのマスコミ関係者が以前から関心を持っていたところだ。しかし『RRR』初参戦ということで、「経験不足からくるセッティングの不利な状況は否めないのではないか」というのがおおかたの見方であった。

ところがどっこいフタを開けてみると以外にもそうでもなくよくまとまっている、というのがこのチームの印象だ。

下の表を見てもらえばわかるように、実はマシンのスピードに関して言えば4チーム中2番目の速さであり、「RC MICRO MOUSE MAPPY」や「DIG RACING TEAM」よりもスピードに関する性能では上をいっているのである。それほど速すぎるわけでもなければ遅すぎるわけでもないという、非常にバランスのとれた速さのマシンセッティングを行ってくれるのである。「RT SOLVALOU」のように、マシンが速すぎればそれをコントロールするテクニックが必要になってくるし、逆に「RC MICRO MOUSE MAPPY」のようにマシンが遅すぎても、かえって物足りなさを感じてしまうだろう。そのどちらでもない、平均的なスピードを出してくれるマシンは、とても爽快な感じさえ与えてくれるのだ。



また、スピードに関することだけではなく、ハンドリングの性能でもあなどれないものがある。コーナーなどでハンドルをきったときのレスポンスの良さはかなりのもので、その感度は『RRR』でもナンバーワンを誇る「RC MICRO MOUSE MAPPY」のそれに匹敵するほど。それほどきつくないコーナーであれば、ドリフト走行や減速などをせずに、そのままクリアしてゆくことができるのだ。見た目には意外ときつそうなコーナーでも、アウト・イン・アウトなどのテクニックを駆使してゆけば、ギリギリ壁にぶつからずにやり過ごせるポイントが多い。

これらのことを総合すると、スピードもそれなりに速くハンドリングの性能もいいマシンをセッティングしてくれるので、ドライバーとしても非常に安心して走りに集中することができるチームだと言えるだろう。これといって突出した良さや悪さはないのだが、あえていうなら、その平均的で扱いやすいと言う点が特徴としてあげられる。

コースを何回か走り、大切なポイントさえ覚えてしまえば、グランプリで苦戦することはあまりないだろう。



横軸はグレード、縦軸は最高速度を表します。



DRT

チーム事情

「DIG RACING TEAM」は、1949年に『RRR』大会が初めて開催された当時から、ずっと今日まで参加し続けている名門チームである。また、かつては「RT SOLVALOU」と何度もチャンピオンの座を争ってきたことでも知られている、有名なチームでもある。しかし、ここ数年、チームの成績は年を数えるごとに下降し始め、今ではまわりから「墓穴掘りチーム」と称されるほどに落ち込んでしまった。

なぜ、こうまで落ちぶれてしまうことになっしまったのか……。それは今をさかのぼること12年前、当時の「DIG RACING TEAM」の親会社であった食品メーカーが、現在のオーナーが社長を務めている石油採掘会社に買収されたことに端を発していた。というのも、新しくオーナーとなった人物がレースの知識も経験もないままに、チームのことに関していろいろと干渉し始めたからなのである。もちろん、オーナーはチームに資金を提供しており、オーナーなくしてチームは成り立たない。当然、発言力には絶対的と言っていいほど強いものがある。しかし、チームの運営に関することならまだしも、レースの内容や作戦などにあれこれと注文をつけられたのでは、スタッフならずとも、たまったものではなかっただろう。事実、親会社が変わってから1年後に、当時の名監督であったドナルド・ルイスはチームを辞め、「RC MICRO MOUSE MAPPY」に移ってしまった。ここから、「DIG RACING TEAM」の悪夢のような転落劇が始まったのである。

現在のチーム監督は、ドナルドが監督の時にずっと一緒に副監督をつとめていた、ロバート・クリスマンである。若くして副監督をつとめていたこと、また、ドナルドに見込まれていた点をみると、能力的にはかなり優秀な人物のようだ。だが、いかんせん、気が弱い部分があり、間違っているとわかっていてもいざとなるとオーナーに逆らうことができないでいる。さらに悪いことに最近ではオーナーは、チームの成績不振もあり、レースに投入する資金を切り詰めるようになってしまった。現在の「DIG RACING TEAM」に昔の面影を感じることはできず、思ったようにマシンのチューンナップもできない有様である。果たしてこのような最悪ともいえる状況下で、『RRR』全8戦を最後まで戦い抜くことができるのだろうか。



POINT OF VIEW

ロゴのライトブルーをベースに、白と黄色をうまく生かしているのが印象的。ボンネットに移る「DIG」の文字も力強くて映える。写真ではちょっとわかりにくいが、ドアの所に「ディグダグ」のキャラクターである「PUKA」が描かれている。それを示すかのように、車体の後部にも「PUKA」のロゴが……。

チーム代表

NAME
ロバート・クリスマン
AGE
45
SEX
MALE





ディグ

日本でも有数の大手建設会社。なかでもボーリングの技術には目を見張るものがある。

DigDugDiving

ディグダグダイビング

近年、にわかに高まってきたスカイダイビングを主に取り扱っている観光会社。



ファイガー

民間企業が経営するゴミ処理会社。圧倒的な火力であらゆるゴミを焼きつくす。

チームの特徴

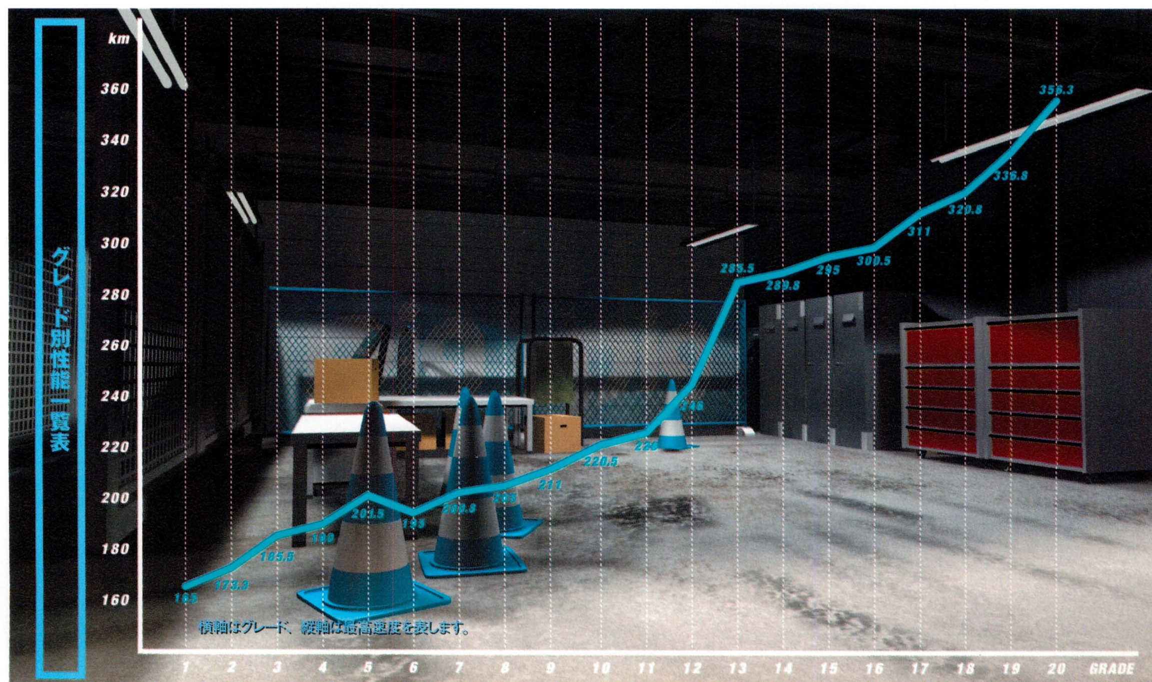
『RRR』で成績不振を極めているチームだけあり、マシンのセッティングに関してもかなり多くの不満点が残る。なかでもかなり強烈なものとして、ハンドリングの悪さがあげられる。これでもかと言わんばかりのレスポンスの悪さは、他のチームとは比べものにならないほどで、他のチームのマシンであれば普通に曲がれるようなコーナーなども、同じような感覚でハンドルをきるとそのまま壁にぶつかってしまう。ドリフト&グリップ走行で、マシンの悪さをカバーすることを前提として作られたような感じのマシンセッティングなのだ。

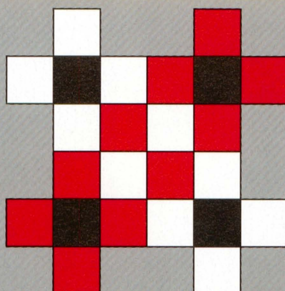
スピードに関しても同じようなことがいえる。とにかく予選ラウンド（1st Heat、2nd Heat）はMAXスピードが遅く、直線などでライバルカーとの差を詰めることはあまり期待できない。なおかつ、敵チームとして登場する他のチームのレベルが4チーム中、最高なので、ちょっとしたミスでもおかしてしまうと、あっと言う間に後続車に抜かれてしまうのだ。マシンがなかなか言うことをきかない状況で、どれだけミスをおかさずに走ることができるのかがポイントとなる。



しかし、ここで表を見て「あれっ」と思った人もいるだろう。というのも予選ラウンドではあまりスピードの出ていなかったマシンが決勝ラウンド（Final、Oval）へと進むにつれて、あのエリート集団と呼ばれている「RT SOLVALOU」よりもスピードにおいて速いマシンを投入しているからなのである。この表を見ていれば、予選ラウンドさえ勝ちあがれば、決勝ラウンドは楽勝という方程式が成り立つのだが、実際にはそうもいかない。というのもマシンのスピードは速くなっているのだが、その速さにハンドリングの性能が追いついて行かないのである。つまり、もともとハンドリングが悪く、ただでさえコーナーを曲がるのにはテクニックが必要なのに、さらにマシンのスピードが上がったものだから、よけい始末が悪くなってしまったのだ。

とにかくこのチームで勝ちあがるためには、ひたすらコースを走りまくり、すべてを熟知した上でさらに、ドリフト&グリップ走行を確実にこなすことが最低限の条件だ。もちろん、インベタで走ることなどは言うまでもない。ひとつのミスが確実に命取りとなってしまうという状況下の中で、完璧な走りを展開しなければならないというプレッシャーにも耐えることができなければならないのだ。





R.T.SOLVALOU

チーム事情

「RT SOLVALOU」は、1967年の第9回『RRR』大会からずっと今日まで参戦し続けている名門チームであり、また、『RRR』大会で最多優勝回数を誇る「常勝チーム」でもある。初参戦であった1967年の第9回『RRR』大会では、1年生チームでありながらいきなり優勝を飾る、という快挙を成し遂げたことでも知られている。その後、1969年、71年と3シーズン連続でチーム優勝を成し遂げるという、これまた『RRR』大会至上初の3連覇をやってのけたのである。

たったの数年で、並みいる強豪チームを押しのけ、『RRR』の頂点を極める原動力になったのは、チームのオーナーでもあり、また、監督でもあるエンキ・ジルベルトという男の存在があげられる。

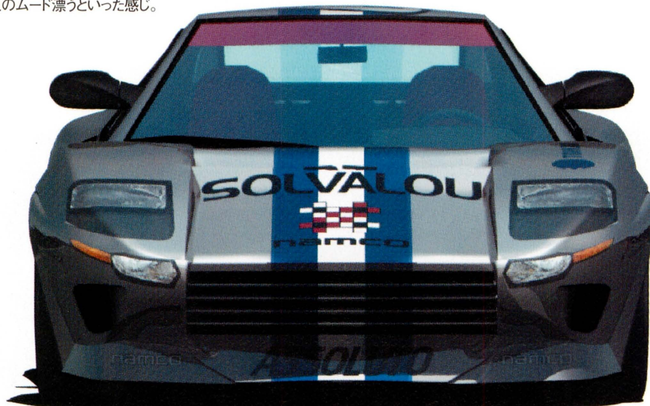
彼はもともと「DIG RACING TEAM」でレーサーをしており、当時は「天才レーサー」と称されるほどの名レーサーであった。優勝回数は数知れず、彼にかなうレーサーはいないのではないか、と言われていたほどであった。そんな彼が1965年にレース界を引退し、2年後に創設したのが、「RT SOLVALOU」チームである。

現役時代にレーサーとしての栄光を欲しいままにした彼が、次に目標としたのがチーム、そして若手の育成であった。オーナーでもあり監督でもあった彼は、速さを追求するため、一切の妥協を許さない徹底した管理教育をチームスタッフやレーサーに行った。そして初参戦の年にいきなりのチーム優勝。ここから現在、「常勝チーム」と言われるまでの地位を築き上げるに至ったのである。

しかしここまで何ごともなく、順調に進んできたわけではなかった。今から十数年前、「RT SOLVALOU」チームはひとつの不幸にみまわれてしまう。当時、チームのトップレーサーとして活躍していた、ジュリアーノ・ジルベルトが事故死してしまったのである。ジュリアーノはエンキ・ジルベルトの息子であり、父親の再来か、といわれるほどの実力の持ち主だった。トップレーサーの死にチームは混乱し、一時はレース界から撤退か、という噂も流れたが、気丈にもエンキはレースを続けることを選択した。そしてその悲しみを乗り越えて、現在の「RT SOLVALOU」チームがあるのである。

POINT OF VIEW

シルバーをベースに赤、青、白を施したカラーリングセンスは抜群。メタリックな感触はレースの雰囲気にとてもよくマッチしている。また、光源に反射することによって、車体は一段と美しく見えるから不思議だ。他の3チームと比べてもまったく異なる印象で、ちょっと大人のムード漂うといった感じ。



チーム代表



NAME
エンキ・ジルベルト
AGE
68
SEX
MALE

TORKAN



タルケン

世界有数の航空会社。世界中に路線を持っており、ところ狭しと飛びまわっている。



シオナイト

人材派遣会社の最大手。リクエストに応えてどんな優秀な人材でも派遣してくれる。

チームの特徴

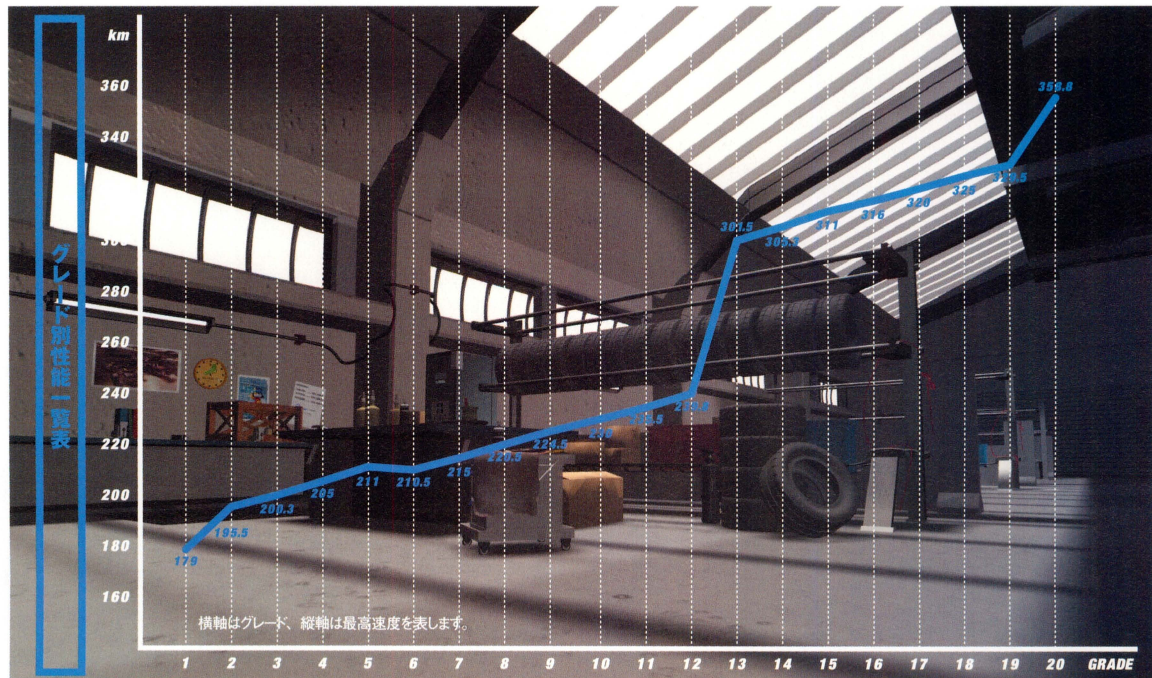
『RRR』に参加している4チームの中で、ひときわ違った印象を植えつけているのがこのチームだ。「グランプリ最多優勝」という輝かしい成績から見てもわかるとおり、マシンのセッティングに関してもかなりのハイレベルなものを持っている。中でも特に目立つのが、スピードに関するセッティングにおいてだ。表からもわかるように、グランプリの「1st Heat」に投入されるマシンの最高時速が約180キロメートルという、とんでもない数字になっている。他のチームがだいたい160キロ台で、2番目に速い「PAC RACING TEAM」でさえ170キロちょうどなのだから、それから見てもどれぐらい速いマシンが投入されているかがお解りいただけるだろう。この驚異のマシンセッティングは、途中の段階でレベルを落とすことなく最終レースの「Oval」まで続けられ、そのマシンに乗るドライバーに「スピード」という名の夢を見せ続けてくれるのだ。

このように、スピードに関しては問題なく最高のセッティングを行ってくれるのだが、ハンドリングに関してはどうなのだろうか。ズバリ言ってしまえば、スピードにハンドリングを殺されているといっても過言ではないくらいに操作しにくい……というか操作しづらくならざるを得ない状況なのである。とにかくマシンのスピードが速いため、思いっきりハンドルをきっても、壁にぶつからずに曲がることが（ほぼ）できないのである。こうなってしまうと、あとはドライバーのテクニックに任せるほかない。各コースの重要なポイントや急なコーナーでは、確実なドリフト&グリップ走行が求められる。コースを何度も走り込み、どのタイミングでドリフトをするのか、ブレーキングするのかを、頭と体の両方に覚え込ますしかない。



また、グランプリにおけるほかの3チームのレベルも非常に高く、ノーミスでコースをクリアするくらいの気持ちでないと、「Final GP」などはとてもではないが通用しない。スピードが最大の武器だけに、いかにそのスピード殺さずに走るかが重要なポイントになってくるのだ。

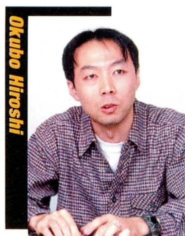
ドライバーがマシンを選ぶのではなく、マシンがドライバーを選ぶ……。まさにそんな言葉がぴったりの「RT SOLVALOU」。とにかく上級者向けのチームなので、生半可なテクニックなどでは生き残ることはできない。ハイスピードのマシンを操れなければ、このチームのドライバーになる資格などないのだ。



横軸はグレード、縦軸は最高速度を表します。

I N T E R V I E W

開発者インタビュー ―― SOUND TEAM サウンドチーム


Okubo Hiroshi
大久保　博


Takahashi Kouta
高橋　弘太


Sakai Asuka
境　亜寿香

―― 今回の音楽のテーマみたいなものはありますか?
大久保　グラフィックや企画の方からは、今までみたいな「激しい闘志」のようなものではなくて、もうちょっと都会的とか大人とかいうキーワードを渡されました。それでいて、リッジレーサーの流れなので、ダンスミュージックの域を出ないような形でそろえられればなと思って進めてきました。
―― けっこう難しそうですね。
大久保　難しいですよ。あまりにもはっきりしないものだったんで、さんざん迷いました。そこでグラフィックさんや企画さんとの話の中で、「方向性がひとつにまとまりませんか」というような話をしたら、「グラフィックの河野のイメージで」と言われて(笑)。……それも困りました(笑)。結果的にはバラエティーに富んだ形に落ちつきました。
―― 河野さんのイメージというのは、要するに河野さんの持っている雰囲気というよりも、彼が持っているR4に対するイメージ、ということなんでしょうか?
境　いいえ、それは本人のほうが近いです。
大久保　ま、なんとなくそれもわかるといえばわかるんで、考慮しました(笑)。
―― では、大きなテーマが決まった後、具体的にどのような作業に入るんですか?
大久保　テーマがはっきりした、というわけでもなかったんですけど、サウンドチーム内でそのイメージをある程度考慮して、それぞれに作ってもらったという感じです。最初のうちは同じようなイメージで話してたので、作った曲がみんな同じようなものになってしまって、あまり幅が広くなかったんです。それを途中で補正したという感じでしょうか。基本的にはダンスミュージック系、踊れないかもしれないですけど(笑)。
―― ちなみにみなさん、それは自分たちの好きな曲なんでしょうか、それとも普段聴く曲とはずいぶん違うんですか?
大久保　僕はもともと好きなんですけど、「作る」ということはあまりしてませんでした。レイジで作ってたんで……好きは好きです。
境　私はほとんど聴いたことなかったんで、かなり洗脳されました、大久保さんに。「オレ様の曲を聴きたまえ!」って(笑)。でも、なかなかそういうふうに同じカラーは出せなかったんですけど。
―― 高橋さんはエースコンバット2でハードロック系が、ギターばりばりなのがお好みとうかがったことがあるんですが。
高橋　(この手の曲は)初めて聴きました。当然作れるとも思ってなかったんですけど、結局僕のものにはやっぱりギターが入ってて、ちょっと激しい曲になります。
―― SE(効果音)は?
大久保　ムービー中のSE、車の音とかは高橋がやって、ゲーム中のSEは僕がとりまとめをして、境はDJとかナレーションの声の録り、編集をやりました。
―― エンジン音については、「エンジンくん」(エンジン音を作るソフト、ナムコオリジナル)のことが「レイジレーサー」のインタビューで出たんですが、やはり同じものを使って?
大久保　今回は敵の車の音がするとか、対戦画面があったりで、同時に2台の音を出さなきゃいけなかったんです。そこでメモリを詰めて作るため、別の敵車用のエンジンくんと自車用のエンジンくんが統合された、僕は「エンジンくんプロ」と呼んでるんですけど(笑)、そういうものをプログラマーさんに作っていただいて、それでエンジン音を作りました。前よりも良くなったと自分では思っています。
―― ムービーも基本的には同じような形で作るんですか?
高橋　エンジンに関してはちょっと作り方が違うんですけど……。基本的には企業秘密ということで(笑)。
―― エンジンだけでなく、効果音もいろいろ入ってますね。
大久保　衝突音ですと、今までの当たったときの「ガンッ」って音がけっこうストレスだったんですよ、自分で作っておいてなんなんですけど。今回は走っているときの気持ちよさを強くしたいという意図があったので、あまりハデな衝突音とかはなくしましょう、という方向でいったんです。痛い音ではなくて、「当たったな」っていうのがわかる程度の。けど、左右と前後とでは衝突音が違うんですよ。
―― タイヤの鳴る音、スキッド音はどうでしょう?
大久保　レイジのときは「苦しい」という音を出して、と言われていたんですけど、今回は風のように走りたいという感じなので、リッジのときの音をちょっと加工して「気持ちいい」音にしました。ドリフトしない車の場合は、ハンドルを切ったときに「キュルキュル」という道路と接するタイヤの音を少し鳴らしてもらうとか、そういうことをやってもらっています。
―― ナレーションに関してはどんな苦労がありましたか?
境　いろいろ苦労が山ほどあるんですけど(笑)。今回は外国人の男性の方にお願いしたんですけど、曲がわりとクールなイメージで作ってたのに、1回目に録ったときはテンションの高い声で、ちょっとミスマッチだという声が強くなってしまって。次はクールに、とお願いしたんですけど、今度は元気がなくなってしまって。こちら側のイメージが伝わらず苦労しました。
大久保　リッジレーサーのDJの人って、ドライバーをからかうっていうか、ちょっと小馬鹿にしたような感じがあるんですけど、そういう言葉のニュアンスというのがアメリカとかでも受けていたらしいんです。で、そのへんをうまく表現してくださいってお願いしたんです。最初のときには、その人の感覚で読んでもらっちゃったというか……。その後はイメージを変えましょうという形で読んでもらいました。
―― どんな方だったんですか?
境　中年の方で……30歳くらい。
大久保　恐いな、30歳で中年か(笑)。
境　それで……ちょっとイナカモン風の人です(笑)。
大久保　なんてことを(笑)。いや、どう言えばいいのかな、確かに都会的なって感じではないんですが、ラップとかが好きみたいな黒人さんなんですよ。ファンキーっていうのかな。
境　そう、ファンキーですね(笑)。けど長靴はいてきたりするんですよ(笑)。
―― 想像しにくい人ですね(笑)。ではまた音楽のほうに話戻りたいんですけど、今回は全部で何曲くらい入っているんでしょうか。
大久保　BGMだけで15曲です。で、その他いろいろ含めると20数曲くらいですね。
―― コースごとにテーマ曲が決まってますね。
大久保　各面にチームごとのデフォルト曲が割り当てられてます。
―― このコースに合わせた曲、という形ですか?
大久保　ある程度意識して作った曲もあります。
高橋　例えば夜の面の場合は夜をイメージして作ったり。
大久保　予選と決勝があるんで、予選はあまりイケイケじゃなくって、決勝に行って盛り上がるような並びでとか。ただ、固定しちゃうのはどうかと思ったので、好きな曲も選べますし、ランダムプレイもあります。ちなみにBGMを作った人があと2人いるんですよ。レイジレーサーで僕と一緒にやった中西、あと最近はテクノドライブでおなじみの中川という2人が2曲ずつ作ってます。全部で5人で作ったんです。
―― 今回のスタッフはこのメンバーで行こうということになったとき、曲の好みがばらけるよう、ある程度いろんな人を入れようと考えて?
大久保　そうでもないですね。確かに今言った2人は、テクノ系などが得意なんで、ヘルプでお願いしたいなというときには考慮しますが。あと、高橋の場合はムービーにけっこう強いんで、ムービーを作っている段階からの打ち合わせとか、ムービー制作現場にも立ち会ってますし。
―― ムービーは今回ストーリー仕立てですよね。それに曲をかぶせるというのは、すごく大変だと思うんですが?
高橋　それはものすごく難しかったです。そりゃもう、ほんとに(笑)。
―― 物語に合った曲を考えないといけないんですよね。
高橋　最初にコンテを渡されて、当初は大久保が曲の構想を練ってたんですけど、結局いろいろ変更があったので、もうまっさらな状態から僕が考え直して、だいたい車のシーンと麗子のシーンの特徴をとらえて作っていきました。
―― 最後に車と永瀬麗子のシーンがひとつになりますよね。それに向けての盛り上がりが大切なわけですね。
高橋　ムービーチームとものすごい綿密な打ち合わせをして合わせてるんで、そこは注目してほしいところですね。
―― どちらが難しかったですか?　車と麗子ではイメージが違いますけれど。
高橋　麗子の方が難しかったです。車のほうはとにかく激しくすれば合うんで(笑)。麗子の方は、CGムービーにしては生々しいじゃないですか。その生々しさ、セクシーさを出すのにちょっと苦労しました。ひそかに麗子のため息とかが入ってるんですよ。本当にひそかですけど。靴が折れたところとかに。
―― 前回は効果音はなかったですものね。
大久保　効果音はありませんでした。一応しゃべりは入ってたけど永瀬麗子の声ではない、という感じでした。
―― そういう意味ではムービーの音も全然変わったと?
大久保　プロセスが違うんです。前回は曲先行で作ったんですが、今回はコンテ先行で、音をそっちに合わせるという作業でした。曲はテンポとかノリがあるので、絵コンテが先にできてしまうと、どう合わせるかというのが難しいんです。流れもつかみづらくなるし、それだけ大変だったかなと。
―― ボーカルも入ってますね。
高橋　ボーカルは大久保が。
大久保　ハウス系の女性ボーカルものが好きだったんで、エンディングに歌を入れたかったんです。ニューヨークにキングストリートサウンズというレーベルがあるんですが、そこに在籍するキマラ・ラブレイスさんという、去年ビルボードのクラブチャートで1位をとった人を紹介してもらいました。日本でもクラブイベントがあったので行ってきたんですが、キャパをオーバーするくらい人が集まったみたいですよ。日本ではまだCD出てないんですが、すでに人気があるようです。その人とつながりが持てたんで、お願いしたということですね。曲はこっちで作って、歌詞は向こうの人、歌も向こうで、レコーディングにニューヨークまで行ってきました。ま、それをオープニングにも利用してもらったということですね。
―― ニューヨーク録音はすごいですね。では最後に、ユーザーさんに一言メッセージを。「この曲は絶対聴いてね」みたいのがありましたらお願いします。
大久保　エンディングの歌を聴いてもらいたいです。
高橋　僕のはギターをたくさん使った曲があるんですけど、それはリッジシリーズにしては異色なので、賛否両論あるとは思いますが、聴いてください。
境　私の作った曲はレースゲームにしては静かだと思うんですけど、息抜きに(笑)。
―― ありがとうございました(笑)。

All Car Catarog 3

**Can you feel the heat,
when the tires kiss the street.**

メーカー＆車種解説



「R4」では4社の自動車メーカーが登場する。アッソルート、リザードは前作「レイジレーサー」をプレイした人ならおなじみのメーカーだ。アージュ・ソロもアージュの子会社という設定だからこれもまあおなじみといってよいだろう。そして新規参入組のテラジ。この4メーカーが4つのチームにそれぞれ車を提供しているのだ。

メーカーを選ぶ際の参考としては、ドリフトタイプかグリップタイプなのかを頭に入れておこう。これは文字通りドリフト走行に向いたメーカー、グリップ走行に向いたメーカーということで、アッソルートとリザードがドリフトタイプ、テラジとアージュ・ソロがグリップタイプとなっている。

各メーカーの車は基本的に20種類ある。このうちグランプリに登場する可能性があるのは19種類だ。というのも1台はデビルカーで、15ページで紹介したように特定の条件を満たさないと手に入れることができないし、グランプリでは使うことができないのである（使えるのはタイムアタックやVSバトル等のモード）。したがってこれは別格と考えてよいだろう。

デビルカー以外の19車種だが、これはグランプリが進むにつれて、より速いマシンに交換されていく。ただし、グランプリの成績によって、まったくの新車がもらえることもあれば、今の車をチューンナップするだけの場合もあるのだ。19種類というのは、この性能違いの車も含めていることに注意してほしい。車の種類は、諸元表にグレードとして表記されており、数字が大きいほど性能も高くなっている。ちなみにスタイルも完全に異なるマシンは、1メーカーにつき11種類ある。

さて、車の種類はこれだけではない。実は各チームによって同じ車でも性能が異なるのだ。これはチームによって、セッティングの度合いが違うと解釈してほしい。グレードほど差が出るわけではないが、チューンナップの進み具合（レベルアップの度合いと考えるとわかりやすいかも）が異なるため、チームによってはずいぶん性能差を感じるかもしれない。

というわけで、チームとメーカーの組み合わせにより、車の種類は20種×4メーカー×4チーム=320種類となるわけだ。グランプリで優勝すると使った車は入手できるが、実際、これだけ多いと自力で集めるのはちょっとつらい。幸いというか、「R4」は「ポケットステーション」に対応しているから、これを使って友だち同士で車を交換して集めてみてはどうだろう。全部集まれば、ひょっとするといいことがあるかもしれない。

ページの見方

メーカーの歴史や成り立ちを紹介しています。じっくり読めば思い入れもいっそう深まる……かも?

メーカーの車種一覧兼グレードアップの分岐表。一次予選と二次予選終了後、最終戦の前に新車投入、またはグレードアップが行われます。分岐する条件はステージの成績次第で、よい結果を残すほど、高いグレードの車が入手できるのです。

ASSOLUTO
アッソルート

ASSOLUTO
PROMESSA プロメッサ
チューンナップで生まれ変わるレースの申し子

車の紹介。車好きが思わず涙する熱いメッセージが込められています。

車の諸元表。左からチーム/グレード/使用ステージ/全長/全幅/全高/重量/エンジン種類/総排気量/回転数/最大馬力/最高速度/ギア数が記されています。

ASSOLUTO



アッソルート

創始者アッソルート氏の名をそのまま社名に用いるアッソルート社は、イタリアのみならず世界を代表する、生粋のスポーツカーメーカーだ。

もちろんそれには相応の理由がある。何をかくそう、アッソルートは自らがレーサー上がりという経歴を持っているのだ。プロデビューは若干21歳という若さ。エンキ・ジルベルトという格好のライバルにも恵まれ、国内戦では毎レースのように2人で優勝を分け合ったほどだ。いずれは天才ドライバーの名をほしいままにするだろうと思われた矢先のこと。アッソルートは内臓疾患という思いも寄らぬアクシデントに見舞われる。彼は志半ばにして、引退を余儀なくされたのであった。

だが、彼はくじけなかった。マシンを操る体力は失われようともグランプリに勝利することはできる。そう、チームのオーナーとしてだ。彼は引退するやさっそく自らのレースチームを結成し、さらにはマシン開発に乗り出すために会社をも興す。その熱意たるやすさまじく、市販車を作るのはレース活動の資金作りのためだと噂されたほどであった。

とにかくレースには莫大な費用がかかるため、一時は資金難からアメリカの巨大メーカー、リザードに身売りする話もあった。しかし条件面で折り合わず、「会社は売ってもレースにかける魂まで売るわけにはいかない」と豪語したのは有名な話である。

その後、アッソルートは高齢のため、すべてのレース活動からは退いた。だが、ビジネスでは依然健在。相変わらず開発陣の陣頭指揮をとり、ニュー・マシンの開発に余念がない毎日だという。

ちなみにRT SOLVALOU（レーシングチーム・ソルバルウ）を発足させたのは、アッソルートの現役時代のライバル、エンキ・ジルベルトである。今では母国イタリアを代表する仲間ということで、技術や資金など様々な形で支援を送っている。昔の敵は今日の友というわけだろう。

新車投入およびグレードアップの分岐リスト

1st.HEAT / 2nd.HEAT / FINAL GP / OVAL / DEVIL CAR

1st.HEAT

プロメッサ G1 — MAX 170 / GEAR 4 — 33P


2nd.HEAT

プロメッサ G2 — MAX 185 / GEAR 5 — 33P


ビゾンテ G3 — MAX 189 / GEAR 5 — 34P


レガーロ G4 — MAX 195 / GEAR 5 — 36P


ファタリタ G5 — MAX 203 / GEAR 5 — 37P


FINAL GP

プロメッサ G6 — MAX 201 / GEAR 6 — 33P


ビゾンテ G7 — MAX 206 / GEAR 6 — 34P


レガーロ G8 — MAX 211 / GEAR 6 — 36P


ファタリタ G9 — MAX 215 / GEAR 6 — 37P


ロンディーネ G10 — MAX 222 / GEAR 6 — 37P


カヴァリエーレ G11 — MAX 228 / GEAR 6 — 38P


インフィニート G12 — MAX 236 / GEAR 6 — 38P


OVAL

プロメッサ G13 — MAX 289 / GEAR 6 — 33P


ビゾンテ G14 — MAX 295 / GEAR 6 — 34P


レガーロ G15 — MAX 301 / GEAR 6 — 36P


ファタリタ G16 — MAX 306 / GEAR 6 — 37P


アクィラ G17 — MAX 312 / GEAR 6 — 39P

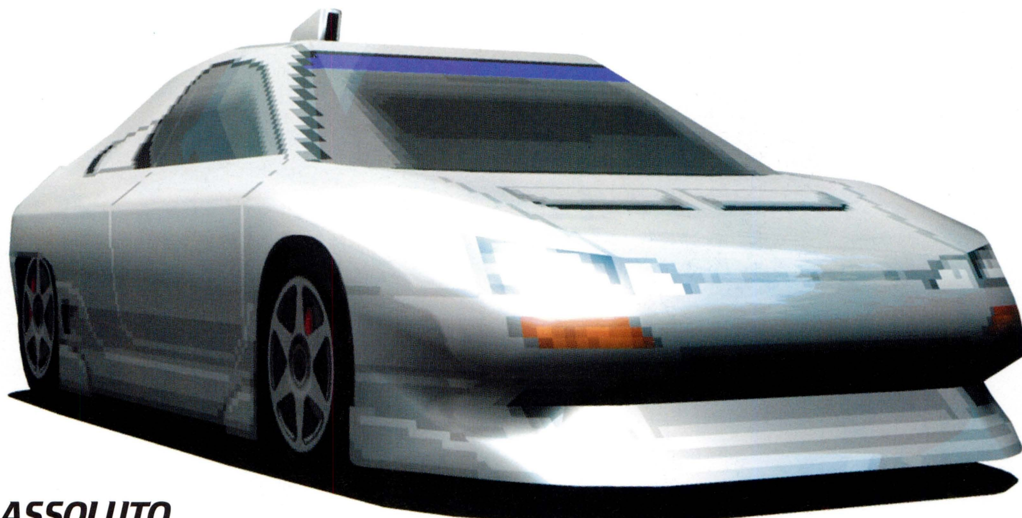

エスタジ G18 — MAX 319 / GEAR 6 — 40P


スケーロ G19 — MAX 326 / GEAR 6 — 40P


DEVIL CAR

ヴルカーノ G20 — MAX 362 / GEAR 6 — 41P


Type　：Drift（ドリフトタイプ）
＊表内の数字の意味は以下のとおりです。
G○　：大まかな性能。数字が大きいほど高性能です。
MAX　：最高速度。各チームの平均値です
GEAR　：ギア数。全チーム共通です。
○P　：掲載しているページ数。





ASSOLUTO

PROMESSA プロメッサ

チューンナップで生まれ変わるレースの申し子

リア部分のエアダクトが目を引く、アッソルート自信のエントリーマシンが、このプロメッサだ。フラットな特性をもつ直列4気筒のDOHCエンジンはミッドシップにレイアウトされ、理想的なバランスに仕上がっている。チューンナップすることで劇的な変化がもたらされるのもプロメッサの特徴であり、決勝GPからはこのエンジンも大きくチューンナップされ、馬力も240馬力を軽く越えるまったく別の車に変貌する。また、ギアも決勝GPからは6速となりクロス化されるので、こまめなシフトチェンジで高回転をキープすると、予選では味わえなかった異次元の走りが楽しめる。MRスポーツカーらしくドリフトを多用した走りを楽しみたい。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	1	1st. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	6400	183/4900	162	4
	2	2nd. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	6700	215/5100	178	5
	6	Final GP	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7000	241/5600	194	6
	13	Oval	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7200	272/5700	280	6
PAC	1	1st. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	6500	186/5000	171	4
	2	2nd. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	6900	218/5200	187	5
	6	Final GP	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7100	243/5700	200	6
	13	Oval	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7300	273/5900	290	6
SOLVALOU	1	1st. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	6500	189/4900	180	4
	2	2nd. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7000	223/5200	194	5
	6	Final GP	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7100	246/5700	212	6
	13	Oval	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7400	275/5800	301	6
DIG	1	1st. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	6600	184/4800	166	4
	2	2nd. Heat	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	6800	220/5300	180	5
	6	Final GP	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7200	244/5800	196	6
	13	Oval	3900	1635	1110	1100	直列4気筒DOHC	2500	7300	273/6000	285	6





ASSOLUTO

BISONTE　ビゾンテ

鋭角的なフォルムをもつアッソルートのサラブレッド

レーサーだったアッソルート氏が、レースのベースマシンとして使用するために、初めて世に送り出した市販車が、このビゾンテだ。市販車がベースとなっているだけに、フォルムは限りなく一般車両に近い。また、歴史を持つモデルだけに、OHVエンジンや1,200mm近い高い車高など、若干スペックの古さを感じられるが、逆に言えば、それだけ歴史を刻み、熟成されたマシンだともいえる。レースをすることが前提となっているマシンだけに、潜在的なポテンシャルは高く、チューンナップも比較的容易だということで、今も多くのチームに使用されるマシンだ。チームにもよるが、最終的には最高速度も300km/h近くを出せるようになる。



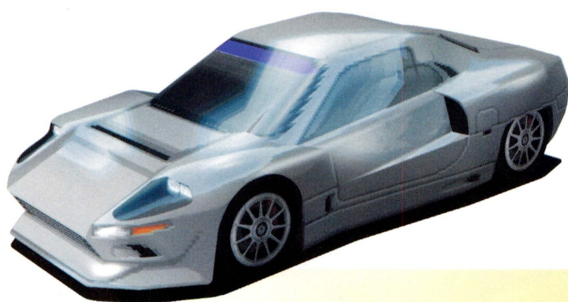




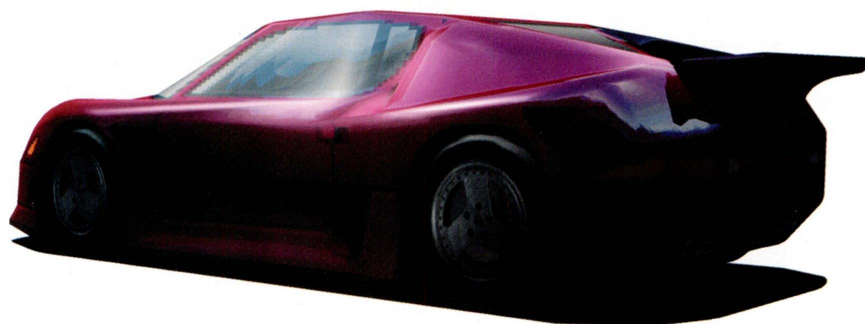


SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	3	2nd. Heat	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7100	249/5200	182	5
	7	Final GP	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7200	273/5600	196	6
	14	Oval	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7700	306/6000	287	6
PAC	3	2nd. Heat	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7200	251/5000	191	5
	7	Final GP	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7300	277/5700	207	6
	14	Oval	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7600	311/5900	296	6
SOLVALOU	3	2nd. Heat	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7000	256/5600	200	5
	7	Final GP	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV—	3000	7200	280/5800	216	6
	14	Oval	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7500	317/6000	306	6
DIG	3	2nd. Heat	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7100	253/5200	184	5
	7	Final GP	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7500	275/5600	203	6
	14	Oval	3865	1790	1170	1250	V型8気筒OHV	3000	7700	312/5800	292	6









ASSOLUTO

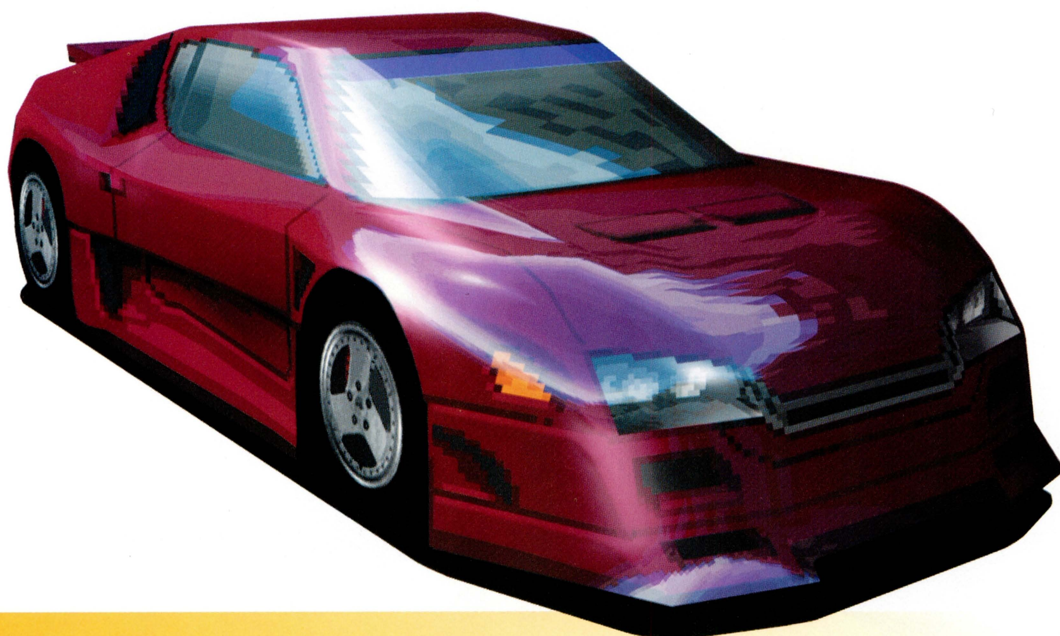
REGARO レガーロ

流れるようなエアロフォルムはすべてスピードのために

ビゾンテが鋭角的なボディラインを構成しているのに対し、流線型のフォルムが特徴になっているのが、このレガーロだ。ビゾンテと同じ時期に作られた車であるが、レガーロとビゾンテは、同じアッソルートでもデザインが大きく異なっている。その理由は、このレガーロがピナン・ファニーニというカロッツェリア（デザイン工房）で設計されたスポーツカーであるからだ。速い車は美しいというポリシーをもったピナン・ファニーニだけあって、流線型のデザインは非常に美しい。ビゾンテと同様、この車も息の長いモデルだけに、チューンは非常に熟成されており、V6のOHCターボ仕様となる。

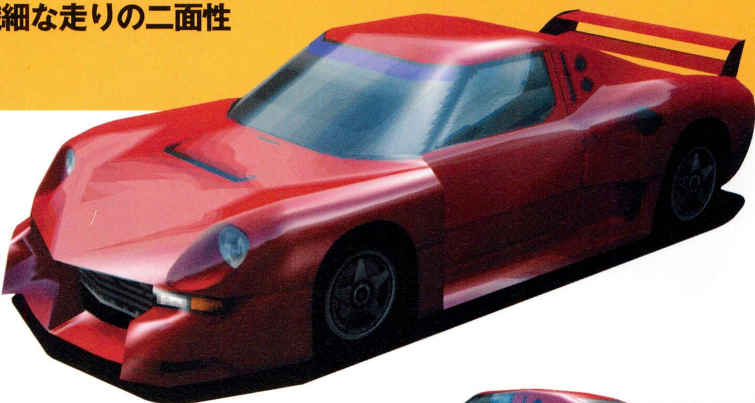
SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	4	2nd. Heat	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7300	292/5000	187	5
	8	Final GP	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7400	321/5300	203	6
	15	Oval	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7800	368/5800	292	6
PAC	4	2nd. Heat	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7200	294/5200	198	5
	8	Final GP	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7700	325/5500	212	6
	15	Oval	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7800	371/6000	303	6
SOLVALOU	4	2nd. Heat	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7200	296/5100	205	5
	8	Final GP	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7800	327/5700	223	6
	15	Oval	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	8000	373/6300	312	6
DIG	4	2nd. Heat	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7400	295/5400	191	5
	8	Final GP	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	7900	323/6000	207	6
	15	Oval	3930	1777	1080	1300	V型6気筒OHCターボ	3000	8000	370/6300	296	6



戦闘的なフロントビューと繊細な走りの二面性

レガーロ同様ピナン・ファニーニがデザインを手掛けたスポーツカーがこのファタリタだ。レガーロの発表から7年後に発表されたモデルであり、エンジンはイタリアンスポーツとしては異色のロータリーを搭載している。高回転域ではロータリーエンジンらしい独特の金属音がうなりを上げ、その精悍なスタイルとあいまって絶妙なバランスのマシンとなっている。チューニングも文句のない仕上がりで、最終戦では380馬力を越えるマシンへと仕上がり、オーバー300kmの世界へと誘ってくれる。アクセル全開とドリフト走行は、このマシンを速く走らせるための絶対条件だ。

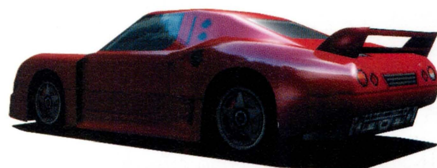




ASSOLUTO

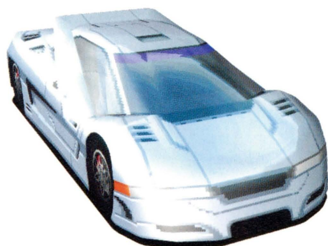
F A T A L I T A

ファタリタ



SPECIFICATIONS　主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	5	2nd. Heat	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	7800	302/6000	194	5
	9	Final GP	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	7800	365/6200	205	6
	16	Oval	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	8100	380/6500	296	6
PAC	5	2nd. Heat	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	7800	304/5900	203	5
	9	Final GP	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	7900	368/6400	216	6
	16	Oval	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	8300	381/6500	306	6
SOLVALOU	5	2nd. Heat	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	7700	305/6000	212	5
	9	Final GP	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	7900	372/6100	226	6
	16	Oval	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	8500	383/7000	317	6
DIG	5	2nd. Heat	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	7700	302/5700	203	5
	9	Final GP	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	8000	370/5800	212	6
	16	Oval	4200	1790	1120	1150	直列3気筒ロータリー	652×3	8400	383/6000	303	6





ASSOLUTO

R O N D I N E

ロンディーネ

SPECIFICATIONS　主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	10	Final GP	4100	2000	1100	1350	水平対向16気筒	5000	7800	407/5700	212	6
PAC	10	Final GP	4100	2000	1100	1350	水平対向16気筒	5000	7900	410/5600	221	6
SOLVALOU	10	Final GP	4100	2000	1100	1350	水平対向16気筒	5000	8000	412/6100	232	6
DIG	10	Final GP	4100	2000	1100	1350	水平対向16気筒	5000	8100	408/6000	223	6



その近未来的なフォルムや水平対向16気筒エンジンなどから、イタリアンスポーツカーの典型とも思えるロンディーネ。だがその割には意外に重量が重く、排気量に比べてちょっと最高速や馬力が物足りない。それもそのはず、その斬新なデザインからついつい最新型に思えるロンディーネだが、実は意外に古い年式の車なのだ。やがてアッソルートの代名詞ともなる水平対向エンジンも、ロンディーネで初めて搭載され、幾多のレースで鍛えられた後、アクィラなどに受け継がれてゆくのである。

近未来的なフォルムを持つパッケージングレーサー



スピードという力を意識させる徹底したエアロフォルム

美しいフロントマスクの曲面構成が特徴のカヴァリエーレ。エンジンは3,500ccと、このクラスでは決して大きいとはいえないものの、V10DOHCターボというぜいたくな構成で、チームによっては240km/h近くまでポテンシャルを引き出すこともできる。特にターボが効き始める高回転域では、その真価を十二分に発揮できるだろう。

また、カヴァリエーレのもうひとつの特徴が、巨大なリアウィングとリアタイヤまでもカバードされた空気抵抗対策。リアタイヤハウスを覆うことは、タイヤ交換などのメンテナンス性をスポイルするものだが、耐久レースなどの長距離走行でなければ気にする必要はない。コーナリング重視の走りを楽しみたい。



ASSOLUTO

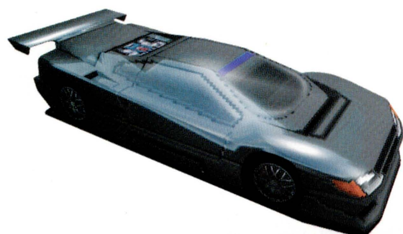
C A V A L I E R E

カヴァリエーレ



SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	11	Final GP	4500	2040	1080	1150	V型10気筒DOHCターボ	3500	8000	385/6300	216	6
PAC	11	Final GP	4500	2040	1080	1150	V型10気筒DOHCターボ	3500	8300	387/6200	226	6
SOLVALOU	11	Final GP	4500	2040	1080	1150	V型10気筒DOHCターボ	3500	8200	392/6500	237	6
DIG	11	Final GP	4500	2040	1080	1150	V型10気筒DOHCターボ	3500	8700	390/6400	232	6





ASSOLUTO

I N F I N I T O

インフィニート

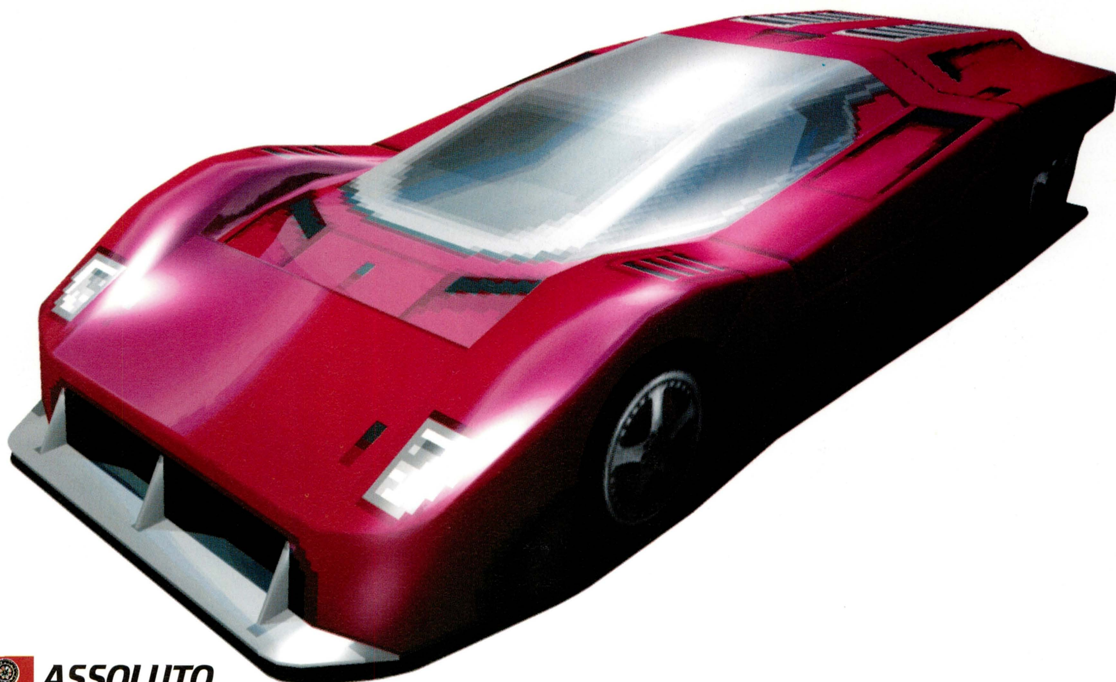
SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	12	Final GP	4800	2010	1040	1290	V型10気筒DOHCターボ	4200	8200	516/6400	221	6
PAC	12	Final GP	4800	2010	1040	1290	V型10気筒DOHCターボ	4200	8600	519/6300	232	6
SOLVALOU	12	Final GP	4800	2010	1040	1290	V型10気筒DOHCターボ	4200	8700	523/6300	242	6
DIG	12	Final GP	4800	2010	1040	1290	V型10気筒DOHCターボ	4200	8800	525/6800	248	6

無骨なスタイリングを裏切らない重厚なターボサウンド

低い車高の割には広がりのあるボディのインフィニート。そのスペックを見てニヤリとする人もいるだろう。一説によると、アッソルート氏がデイトナ24参戦を考えてつくったと言われてるこのマシンは、馬力重視のアメリカ車に対抗すべくつくられたメイドイン・イタリアのアメ車なのだ。とくに6,300回転で500超の最高馬力を出すこのユニットは、野太いターボサウンドが特徴となっており、地を這うように猛々しく、無骨なスタイルを裏切らない“男”らしさを強調している。また、インフィニートは中速コーナーでのドリフト走行をもっとも得意としているマシンなので、ザッと車体をスライドさせるドリフトの醍醐味が味わえるマシンでもある。全開走行でコーナーに突っ込んでいくスピード感覚をマスターしよう。







ASSOLUTO

AQUILA アクィラ

水平対向エンジンはイタリアンスポーツカーの誇り

アクィラの特徴は、その楔のようなデザインと水平対向エンジンだ。水平対向エンジンはイタリアンスポーツカー、特にスーパーカーと呼ばれる大パワーを持つ車には割とおなじみのエンジンである。ピストンが水平方向に移動し、独特のサウンドと特有の横揺れをともなうが、大変デリケートなセッティングを必要とし、気むずかしいエンジンとしても知られている。アクィラもまた6,000ccで12気筒、最高馬力も600前後というスペックを誇るが、これもロンディーネで熟成を重ねた成果だと言えるだろう。アクィラでのドライビングは特にアクセルの「踏みっぱなし」を意識したい。スタイリングと相まって、とりわけ速さを感じさせるマシンなのだから。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	17	Oval	4680	2010	980	1190	水平対向12気筒	6000	8200	596/6500	303	6
PAC	17	Oval	4680	2010	980	1190	水平対向12気筒	6000	8400	597/6400	312	6
SOLVALOU	17	Oval	4680	2010	980	1190	水平対向12気筒	6000	8600	602/6600	321	6
DIG	17	Oval	4680	2010	980	1190	水平対向12気筒	6000	8500	600/7000	312	6



ASSOLUTO



E S T A S I

エ　ス　タ　ジ

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	18	Oval	4560	2000	1100	1180	水平対向16気筒	5200	8400	1189/6300	308	6
PAC	18	Oval	4560	2000	1100	1180	水平対向16気筒	5200	8800	1193/6500	317	6
SOLVALOU	18	Oval	4560	2000	1100	1180	水平対向16気筒	5200	9000	1200/7200	326	6
DIG	18	Oval	4560	2000	1100	1180	水平対向16気筒	5200	8500	1196/6600	324	6

低く落ち着いた車体、流れるようなフロントライン、センタードアを兼ねたウィング、非常に効果のある巨大なリアウィングなど、エスタジの特徴は数知れない。しかしなんと言ってもこのマシンの特徴は、芸術的な域までに高められ、完成したエンジンにある。

ともすれば特有のデリケートさから、トラブルの元になりがちな水平対向エンジンだが、ロンディーネ、アクィラに搭載され、数々の大会で磨かれたいま、不安材料はまったくない。それどころか水平に置かれた16個のシリンダーは総排気量5,200cc、予想をはるかに越えるスムーズさで回り、驚くなかれ1200馬力を叩き出すのだ。アッソルートのひとつの回答といってよい、それほどの傑作マシンだ。

ダブルウィングはアッソルートの自信作



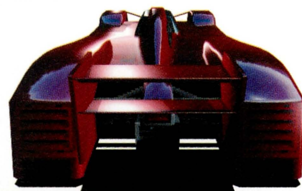
旋回性能の高さと直進走行の速さの融合

前から見るとドライビングシートがまるで浮いているように見える、まるでジェット機を彷彿させるスタイリングが特徴なのが、このスクァーロだ。フロントノーズ下にマウントされるウィングとリアのダブルウィングは、絶大なダウンフォースを稼ぎ、コーナリング性能を極限にまで高めている。また、直進での最高速度を稼ぐために、少しでも空気抵抗を減らそうとデザインされた、側面処理。リアタイヤがカバーされているので、バーストなどのトラブルが発生すれば致命傷となる。オールオアナッシング、優勝かリタイアかを追求した作りとなっている。アッソルートが誇る3,000ccV10DOHCエンジンはオーバルコース最強の呼び声も高い。

ASSOLUTO

S Q U A L O

ス　ク　ァ　ー　ロ



SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	19	Oval	5095	2355	1090	680	V型10気筒DOHC	3000	9500	750/7200	312	6
PAC	19	Oval	5095	2355	1090	680	V型10気筒DOHC	3000	9400	752/7500	321	6
SOLVALOU	19	Oval	5095	2355	1090	680	V型10気筒DOHC	3000	9700	756/7700	331	6
DIG	19	Oval	5095	2355	1090	680	V型10気筒DOHC	3000	9600	752/7900	340	6



ASSOLUTO

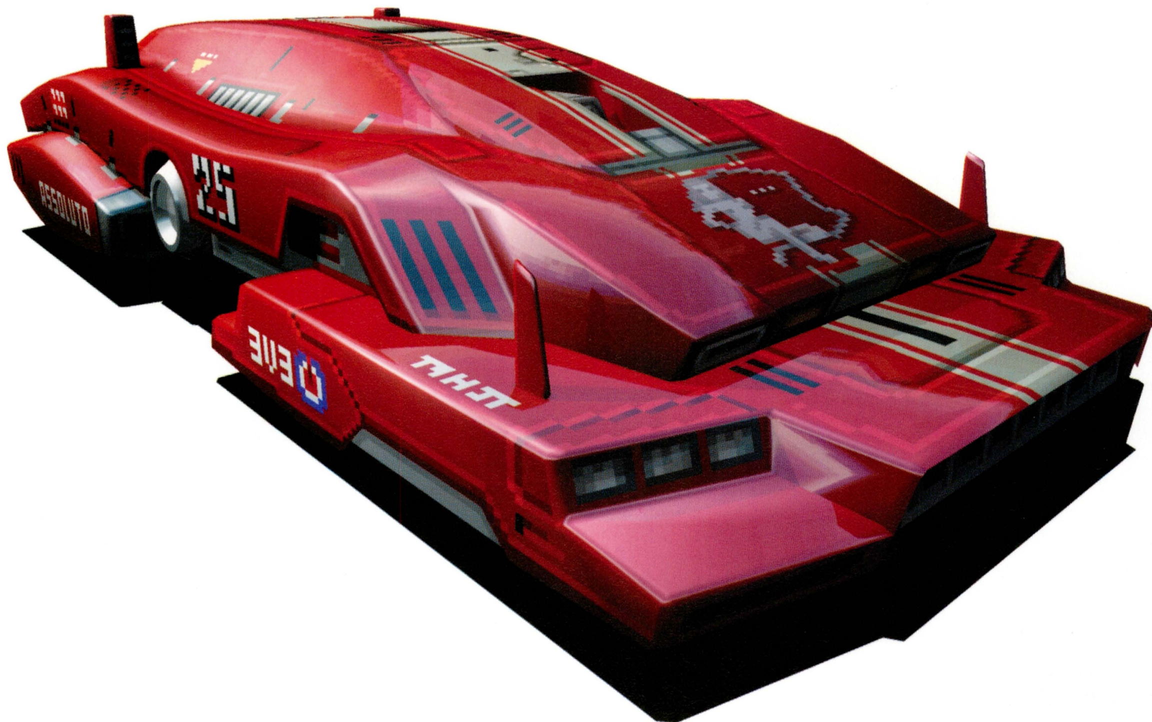
VULCANO ヴルカーノ

それはサーキットに舞い降りた夢幻のごとく

対消滅反重力エンジン。スタイルもさることながら、やはりアッソルートのもてる技術を結集したこのエンジンこそ、ヴルカーノの最大の特徴だ。9,000回転近くまで回るエンジンは、かん高いサウンドとともにジェット機にも似た別世界の走りを提供する。リニアモーターカーのように車体を浮遊させて走るため、タイヤレスのマシンだが、「コーナリングの醍醐味はドリフト走行だ」という陽気なイタリアンの血は忘れてはいない。ステアリングは通常の車に似た操作感を維持し、ドリフト走行そっくりの走りを残している。360kmを越える最高速度の中で華麗なドリフト走行が披露できる、まさにスペシャルステージのためのスペシャルマシンだ。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	20	?	4400	1950	890	2010	対消滅反重力エンジン	—	8900	2983/7500	356	6
PAC	20	?	4400	1950	890	2010	対消滅反重力エンジン	—	8900	2995/7500	358	6
SOLVALOU	20	?	4400	1950	890	2010	対消滅反重力エンジン	—	9000	3020/7700	374	6
DIG	20	?	4400	1950	890	2010	対消滅反重力エンジン	—	9000	3004/7800	360	6



ビゾンテ
PPP '98
総合優勝!!



シートベルトは忘れずに。



アッソルートの確かな技術が世界を舞台に証明されました。

1998年、アッソルートはモータースポーツ界のビッグシリーズ・PPPにおいて総合優勝を果たしました。RRRと並んで世界中のモーター関係者が注目するPPP。1年間の長いシリーズを通じ、ビゾンテはその真価をフルに発揮できたと言えましょう。皆様の熱いエールに感謝いたします。この経験で培ったテクノロジーは、すでに市販車にもフィードバックされ、車の安全性、走行性などに生かされています。アッソルートはこれからも世界のモーターファンに夢とロマンを提供します。来年はPPPだけでなく、RRRとの同時総合優勝にもご期待ください。

ただいまフリーダイヤルにてアッソルート優勝時の実況中継を放送中です。0120-×765××「ドリフトするならアッソルート」とご記憶ください。
受付時間／9:30〜9:31（放送時間が短いのでご注意ください）

Lizard



リザード

世界の自動車メーカーの牽引役、あるいはリーダーとしての役割を担うのがリザードである。車大国アメリカにあってシェア60パーセントを誇り、その生産台数は文句なく世界の頂点に立つ。自動車業界のみならず、世界の経済をも左右するといってよい、それほどの巨大企業だ。

だが、そんな自動車業界の巨人にも、混迷のときがあった。そもそも同じ車メーカーとはいいながら、リザードの車はアッソルートやアージュ・ソロのそれとは明らかに本質が異なっている。大きなボディに大パワーを備え、巨大なトルクで車を引っ張る。いわゆるアメ車だ。小粋な小さいヨーロピアン・スポーツカーとはまったく対照的で、道路事情や国民性の違いなどがその要因といえるだろう。

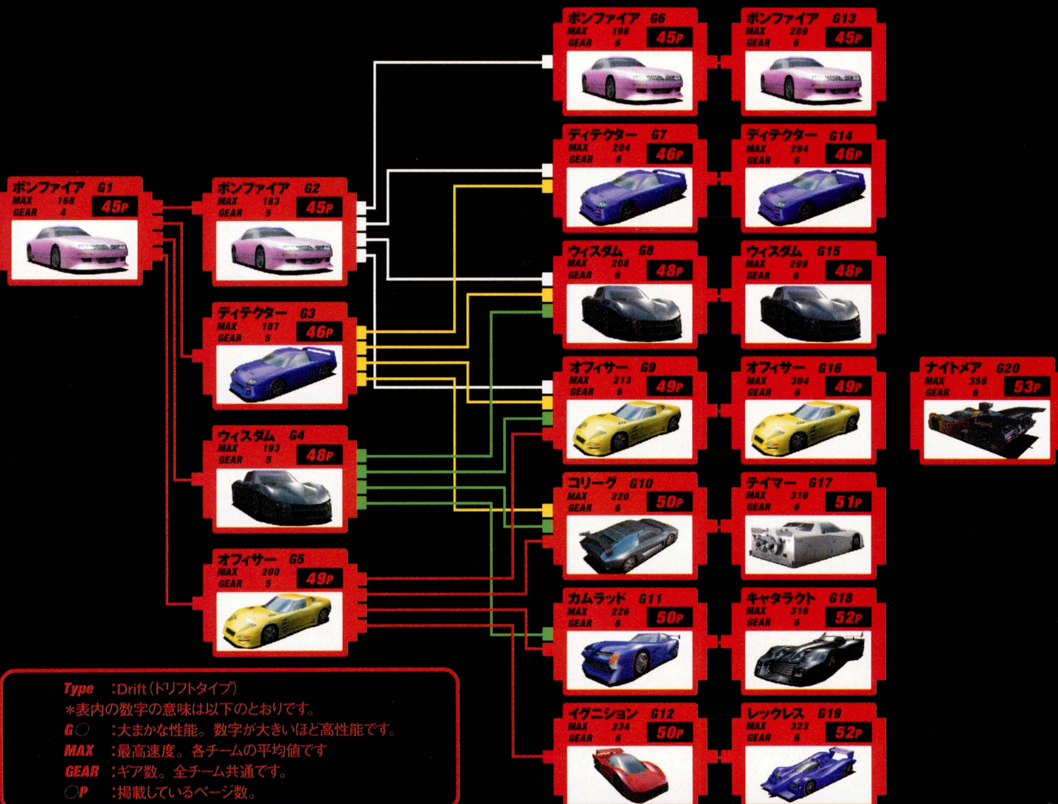
リザードが大きな軌道修正を迫られたのは、オイルショック以後のことである。より経済的、より環境にやさしい車作りが求められ、コンパクトカーの時代が訪れたのだ。車の輸出大国だったアメリカに日本やヨーロッパの車が輸入されるようになり、リザードのシェアは減少の一途をたどった。

ちなみにこの時期、日本のテラジはアメリカで飛躍的に売り上げを伸ばし、このおかげでレースに乗り出せるようになったと言われている。

一方、レースでもリザードの苦戦は続き、コンパクトカーを対象にしたレースでは、立て続けに苦渋をなめさせられる結果となる。コンパクトカーとはいってもリザードのマシンではヨーロッパの大型車並の排気量・サイズがある。経験豊富なヨーロッパのメーカーに対抗できるはずもなかったのだ。

しかし、リザードにとって、この敗北が何より車というものを見つめ直す、いい機会になったことは確かだ。ナンバーワン企業の意地とプライドをかけ、技術スタッフは一丸となって新型車を開発、後年とうとう雪辱を果たすことに成功するのだ。

もし、この冬の時代がなかったら、今のリザードの隆盛はなかったかもしれない。



Type ：Drift（ドリフトタイプ）
＊表内の数字の意味は以下のとおりです。
G○ ：大まかな性能。数字が大きいほど高性能です。
MAX ：最高速度。各チームの平均値です
GEAR ：ギア数。全チーム共通です。
○P ：掲載しているページ数。





Lizard

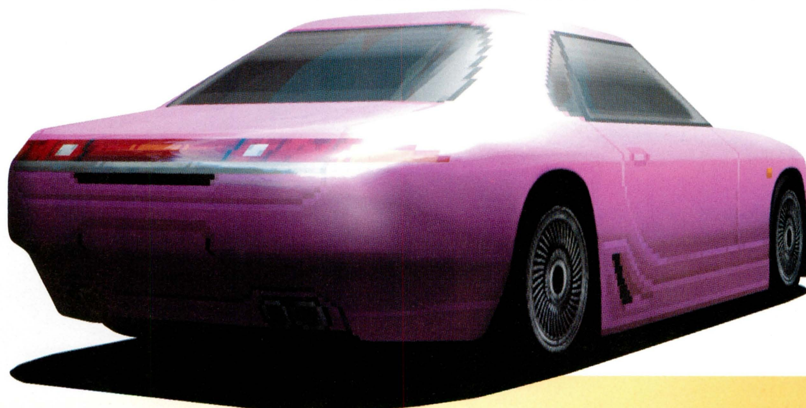
BONFIRE ボンファイア

アメリカンレーシングカーの黒船が到来す

ボンファイアは日本市場を考えてリザードが作ったマシンだ。したがってアメリカンスポーツらしいV型8気筒エンジンなど、典型的なアメ車の香りを残しつつも、排気量やパワーは意外にコンパクトにまとめられている。予選でのエントリーカーも3,000ccで200馬力ほどに収める程度だ。大きなボディに大きなエンジンというアメ車の常識をくつがえすこのマシンは、カスタムを施すほどに味が出るアメリカンテイストを色濃く出している車でもあり、最終戦ではチームカスタムによっては、300kmの最高速度を叩き出せるほど、潜在能力は高い。4輪をスライドさせてサーキットを縦横無尽に走るのも、リザードの味を楽しむのにいいだろう。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	1	1st. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	6500	211/5000	162	4
	2	2nd. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	6700	237/5300	175	5
	6	Final GP	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7000	262/5600	191	6
	13	Oval	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7200	295/6000	280	6
PAC	1	1st. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	6400	214/5200	169	4
	2	2nd. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	6800	239/5300	184	5
	6	Final GP	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7000	264/5700	198	6
	13	Oval	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7100	299/6200	290	6
SOLVALOU	1	1st. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	6400	218/5000	178	4
	2	2nd. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7000	240/5200	194	5
	6	Final GP	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7100	268/5800	210	6
	13	Oval	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7400	303/6300	301	6
DIG	1	1st. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	6300	216/4900	164	4
	2	2nd. Heat	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	6800	236/5300	178	5
	6	Final GP	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7100	265/5700	194	6
	13	Oval	4350	1730	1195	1200	V型8気筒	3000	7500	298/5900	285	6




Lizard

DETECTOR ディテクター

ストックカーレースから生まれた強者

見るからに頑丈そうなボディをもつディテクター。もともとは車をぶつけてスピードを競うストックカーレースで名前を馳せたマシンだ。頑丈さが要求されていたレース出身だけに、DOHCなど精密な機構が搭載されていないのもアメ車らしい仕様だ。しかし、この頑丈なマシンも、カスタムしていくほどにスペックが驚くほどに跳ね上がる。最終戦のオーバル仕様では、なんとオーバー400馬力の世界にまでチューニングされるというから驚きだ。また、比較的前に位置したドライビングシートは、決してアメ車らしくないミッドシップ形式を物語っている。頑丈な鉄の塊をスライドさせる。ディテクターの走りの神髄はここにある。

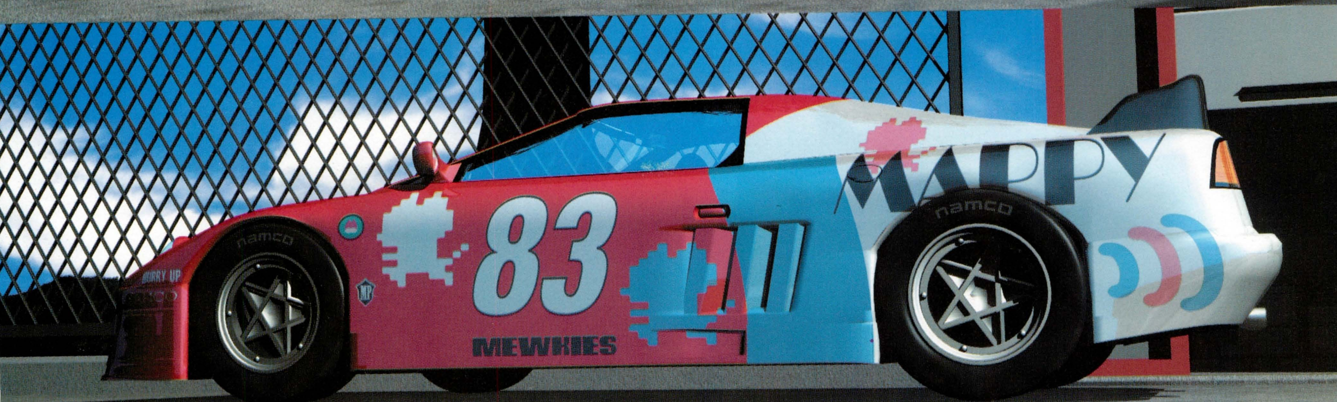
SPECIFICATIONS 主要諸元

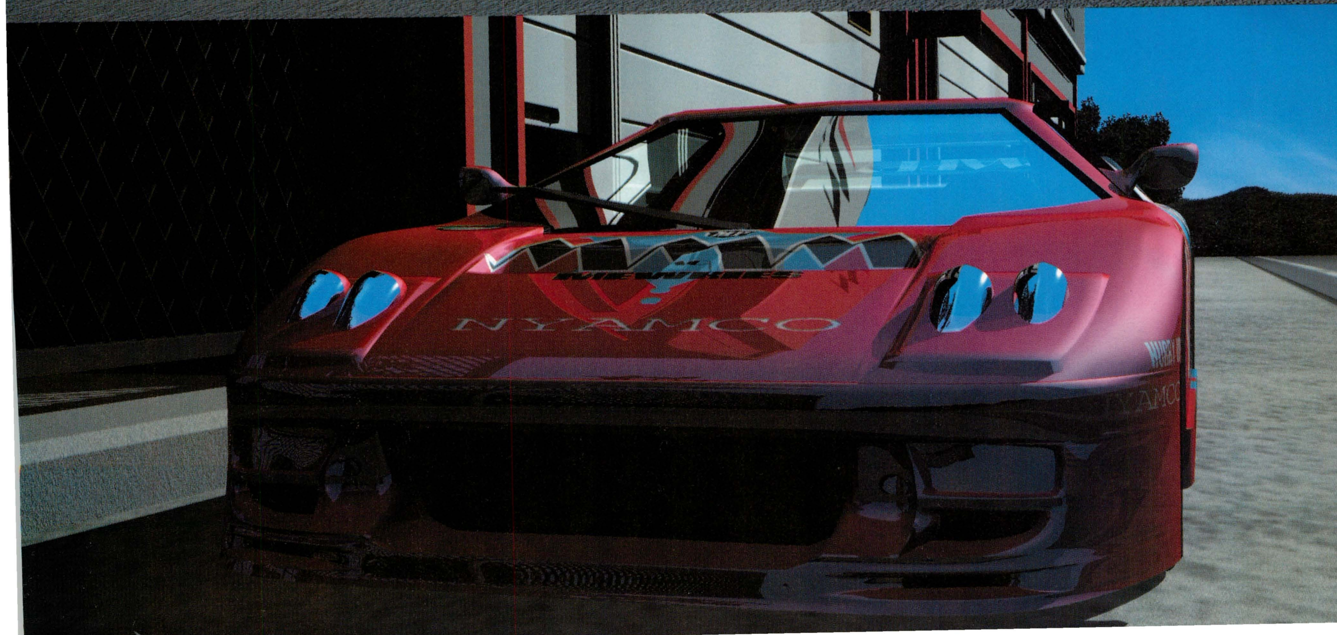
チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	3	2nd. Heat	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7100	320/5500	178	5
	7	Final GP	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7200	369/5900	196	6
	14	Oval	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7600	423/6100	285	6
PAC	3	2nd. Heat	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7200	325/5600	189	5
	7	Final GP	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7300	373/6000	205	6
	14	Oval	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7700	426/6300	294	6
SOLVALOU	3	2nd. Heat	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7000	333/5700	198	5
	7	Final GP	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7300	377/6000	214	6
	14	Oval	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7600	431/6300	306	6
DIG	3	2nd. Heat	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7200	327/5600	184	5
	7	Final GP	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7300	374/5800	200	6
	14	Oval	4300	1820	1180	1500	V型8気筒	3000	7700	425/6000	290	6

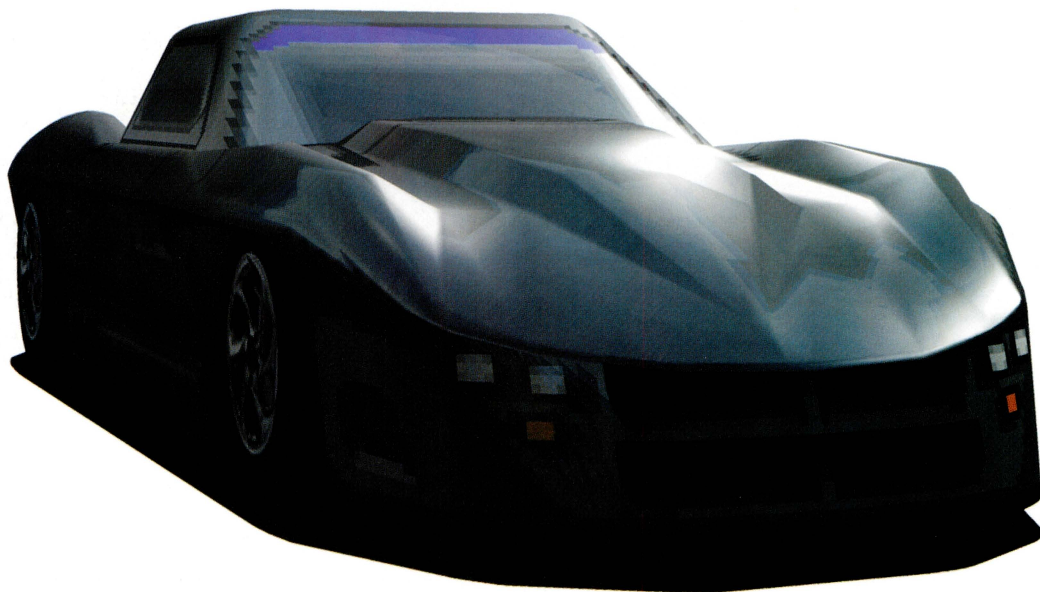





HURRY UP
namco
MEWHIES


namco
83
MEWHIES
MAPPY
namco


NYAMCO




Lizard

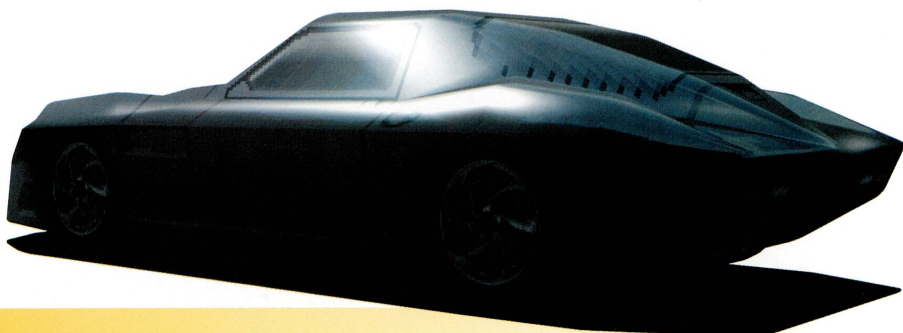
WISDOM ウィスダム

過激な走りを魅せつける豊満美女

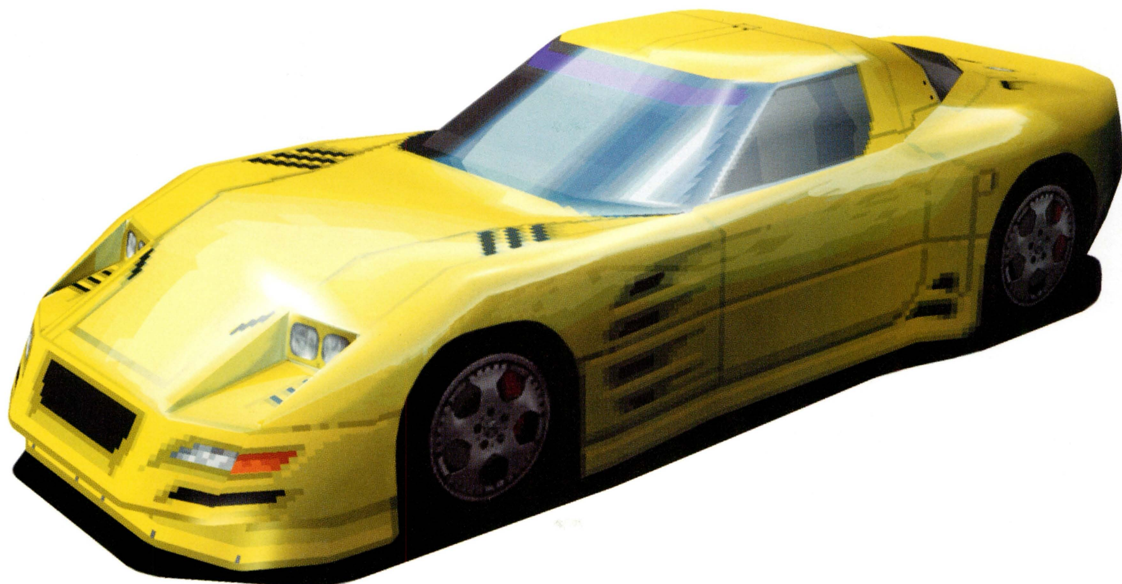
"グラマラスベイビー" とあだ名されるウィスダム。その特徴は独特なデザインを持つフロントノーズにある。いかにも豊満（グラマラス）なボディラインだが、意外なほどコンパクトにまとめられているところが「ベイビー」の由縁だ。キュッと上がったヒップラインも魅力的。数あるアメ社の中でも常にトップクラスの売上げを誇るのもうなずける話だ。しかし名前とは裏腹に、ドリフト重視の走りは過激そのもの。長年の間に成熟しきったV型エンジンはトルクも強く、コンパクトにまとまった車体と相まって、俊敏な走りが楽しめる。長大なフロントノーズが走りをスポイルすることもないので、アクセル全開のドリフト走行で、思う存分楽しみたい。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	4	2nd. Heat	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7500	332/5800	184	5
	8	Final GP	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7600	378/6000	200	6
	15	Oval	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7800	444/6300	290	6
PAC	4	2nd. Heat	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7300	333/6000	194	5
	8	Final GP	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7700	381/6200	207	6
	15	Oval	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7700	448/6300	301	6
SOLVALOU	4	2nd. Heat	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7300	336/5900	203	5
	8	Final GP	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7800	388/6300	219	6
	15	Oval	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7900	451/6000	312	6
DIG	4	2nd. Heat	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7500	334/5900	189	5
	8	Final GP	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	7800	381/6300	205	6
	15	Oval	4500	1850	1100	1350	V型8気筒	5000	8000	446/6500	294	6









Lizard

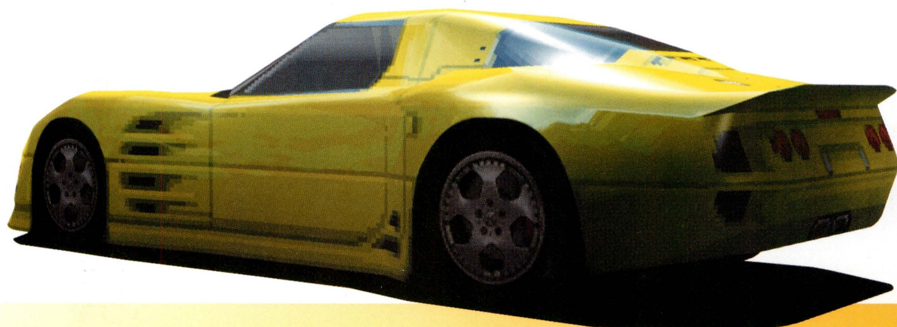
OFFICER オフィサー

ワイルドアンドスポーティーはアメ車の伝統

ロングホイールベースはアメリカンの象徴ともいえるほど、そのアメリカンらしいスタイリングを見せつけるオフィサー。サイドのエアダクトも、その存在を強烈にアピールするアクセントになっている。オフィサーの心臓部は6,000ccのV8エンジン。走れば走るほどに味が出る、よく粘るエンジンだ。あまりアクセルを踏み込まなくても、そこそこのスピードが出るので、アクセルワークの練習や次のレースに備えて目を慣らすのにもいいだろう。もちろん、ポテンシャルは非常にいいものを持っているので、チューニングすることにより、300km/hを越えるスピードを約束する。

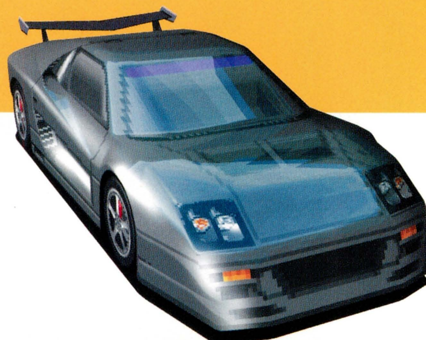
SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	5	2nd. Heat	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	7700	410/6000	189	5
	9	Final GP	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	8000	478/6200	203	6
	16	Oval	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	8100	570/6500	296	6
PAC	5	2nd. Heat	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	7800	413/6200	200	5
	9	Final GP	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	8000	480/6300	214	6
	16	Oval	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	8300	576/6600	306	6
SOLVALOU	5	2nd. Heat	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	7700	417/6100	210	5
	9	Final GP	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	8000	485/6400	223	6
	16	Oval	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	8500	581/6500	315	6
DIG	5	2nd. Heat	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	7800	414/6300	200	5
	9	Final GP	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	7900	479/6500	210	6
	16	Oval	4555	1865	1125	1450	V型8気筒	6000	8400	573/6600	299	6



Lizard

COLLEAGUE コリーグ



リザードの歴史とともにあるスピリットオブアメリカ

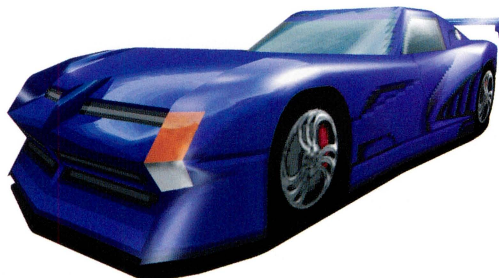
コリーグは、リザード設立当時からラインアップされている由緒正しいマシンだ。スピリットオブアメリカと言われるこのマシンは、モデルチェンジにモデルチェンジを重ね、現在で7代目。しかし、心臓部であるエンジンは4,000ccのV8と当時から大きな変更を受けていない、いわば伝統のエンジンだ。近年になってターボが装着されはしたが、それだけ基本設計がしっかりしている証だろう。コリーグは決勝GPだけのスペシャルマシンだが、その外観はあまり特徴のない、いわば平凡なデザインに仕上がっている。逆に言えば平凡なスタイリングで非凡なスペックを叩き出すこと自体が、このマシンの「スピリットオブアメリカ」たるところかもしれない。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	10	Final GP	4590	2060	1135	1550	V型8気筒ターボ	4000	8000	504/6200	210	6
PAC	10	Final GP	4590	2060	1135	1550	V型8気筒ターボ	4000	8100	510/6100	219	6
SOLVALOU	10	Final GP	4590	2060	1135	1550	V型8気筒ターボ	4000	8000	516/3500	230	6
DIG	10	Final GP	4590	2060	1135	1550	V型8気筒ターボ	4000	8200	512/6400	221	6

Lizard

COMRADE カムラッド



ラッシングが売り物のパワーファイター

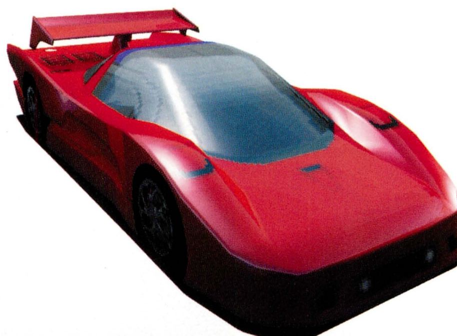
このスタイリングでドリフト走行が得意だとは誰が信じようか。しかしこのカムラッドは、決勝GPではやや大柄な4,470mmの全長のすべてを使い切ったパワースライドが走りの特徴のまぎれもなくドリフターマシンだ。エンジンは8,000ccのV10となっており、最高速度も220kmを越えるスペックになっている。まるでブルドーザーを連想させるフロントまわりは、相手を威圧させるのに十分なモノ。さすがにアメリカ車らしい迫力のあるつくりだ。リアのウィングも、実は2枚重ねの凝ったつくりになっており、必要十分なダウンフォースを稼ぐようになっている。相手にぶつけることもいとわない強烈な走りを楽しもう。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	11	Final GP	4470	1970	1100	1350	V型10気筒	8000	8200	536/6300	216	6
PAC	11	Final GP	4470	1970	1100	1350	V型10気筒	8000	8500	539/6400	223	6
SOLVALOU	11	Final GP	4470	1970	1100	1350	V型10気筒	8000	8600	543/6500	235	6
DIG	11	Final GP	4470	1970	1100	1350	V型10気筒	8000	8600	540/6600	230	6

Lizard

IGNITION イグニション



リザードが送り出す決勝GP最強の覇王

数あるマシンの中で、昨年RRRの決勝GP最終戦にまで残ったのが、このリザードのイグニションだ。突起物らしい突起物が何もない、流れるようなフロントからサイドにかけてのラインは、威厳さえ漂わせる。後ろに回ると二段重ねに見えるエアロパーツもイグニッションの特徴だ。エンジンは6,200ccの排気量を持つV8ターボエンジン。比較的低回転から効くようになっているターボチャージャーも、220kmを越える最高速度に貢献している。しかしこのマシンの醍醐味は、なんと言ってもターボをバリバリにきかせた高回転時のパワースライドだ。リアウィングの恩恵を最大限に受けられる全開の走りを堪能したい。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	12	Final GP	4730	1907	1036	1200	V型8気筒ターボ	6200	8600	598/6700	219	6
PAC	12	Final GP	4730	1907	1036	1200	V型8気筒ターボ	6200	8800	601/6800	230	6
SOLVALOU	12	Final GP	4730	1907	1036	1200	V型8気筒ターボ	6200	8900	606/6900	239	6
DIG	12	Final GP	4730	1907	1036	1200	V型8気筒ターボ	6200	8800	608/7000	246	6




Lizard

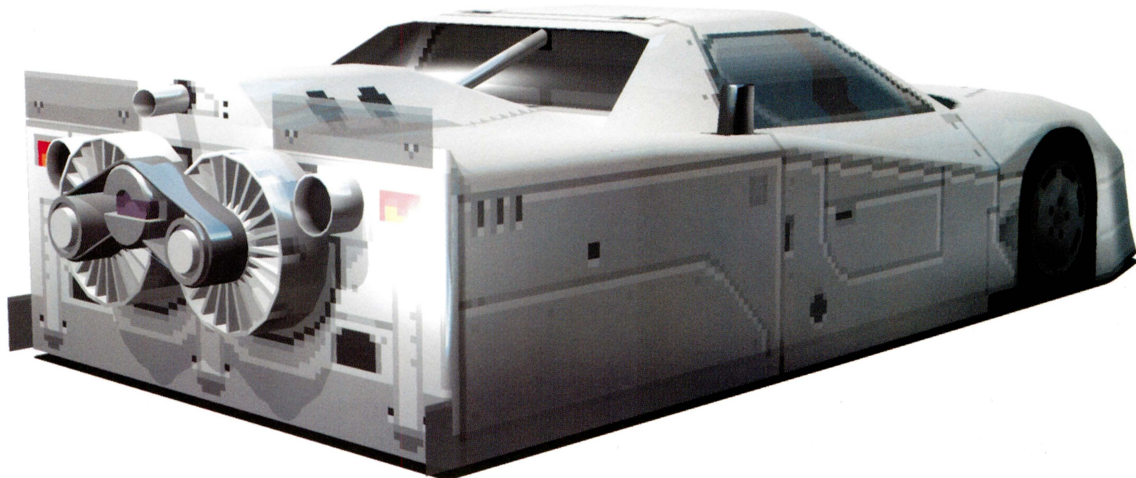
TAMER テイマー

サーキットに君臨する鋼鉄の魔人

このマシンの特徴は、あえて記述する必要もないだろう。後ろに張り出した巨大なターボエンジンが、その存在のすべてを物語っている。流れるようなとは言い難い極めて直線的なボディは、マグネシウム合金を中心とした特殊金属で造られており、デザインはメイドインアメリカそのものだ。オーバー300kmの世界を提供するエンジンは、わずか5,000回転で最高750馬力を越えるスペックが出せるようになっている。リアタイヤハウスをカバーしてスピード重視にデザインしている姿勢も、極めてアメリカンマシンらしい。一度このマシンを前に出したら、ほかのマシンはもう諦めるしかない、後ろにもプレッシャーを与えるマシンだ。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	17	Oval	4680	2060	1135	1150	V型8気筒ターボ	5000	8100	752/6700	299	6
PAC	17	Oval	4680	2060	1135	1150	V型8気筒ターボ	5000	8300	754/6700	310	6
SOLVALOU	17	Oval	4680	2060	1135	1150	V型8気筒ターボ	5000	8600	761/6900	321	6
DIG	17	Oval	4680	2060	1135	1150	V型8気筒ターボ	5000	8600	756/7000	310	6



ハリウッドの夢を乗せたスピードマシン

見るからに映画的なフォルムのキャタラクト。でも真相はその逆。このリザードのマシンのデザインの美しさにハリウッドの映画プロデューサーが目をつけ、SF映画に近未来カーとして登場させたのだ。基本構成が12,000ccのV16。チームのチューニングによって乗り味は多少変わるだろうが、その本質はまったく変わらない。地を這うと言った表現がピッタリと合うほど、低い位置にマウントされたドライビングスペースに座れば、それだけでも近未来世界が味わえる。ただし、非常に後方にポジショニングされているので、ドリフト走行にはちょっとしたコツが必要となっている。





Lizard

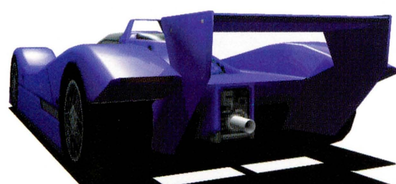
CATARACT

キャタラクト



SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	18	Oval	5310	2300	1000	2300	V型16気筒	12000	8400	2340/6900	303	6
PAC	18	Oval	5310	2300	1000	2300	V型16気筒	12000	8800	2346/7000	317	6
SOLVALOU	18	Oval	5310	2300	1000	2300	V型16気筒	12000	9000	2353/7200	324	6
DIG	18	Oval	5310	2300	1000	2300	V型16気筒	12000	8600	2360/7000	319	6





Lizard

RECKLESS

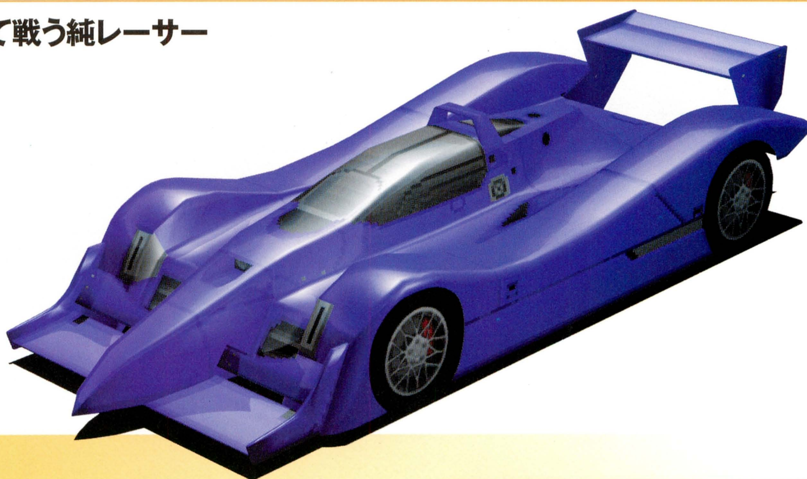
レックレス

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	19	Oval	5345	2215	900	800	V型8気筒ターボ	3500	9500	980/7500	308	6
PAC	19	Oval	5345	2215	900	800	V型8気筒ターボ	3500	9600	992/7300	319	6
SOLVALOU	19	Oval	5345	2215	900	800	V型8気筒ターボ	3500	9600	1004/7500	328	6
DIG	19	Oval	5345	2215	900	800	V型8気筒ターボ	3500	9700	1012/7400	335	6

悲願のRRR制覇をかけて戦う純レーサー

昨年決勝GPで大活躍を見せたリザードだが、まだ一度も優勝したことがない最終戦制覇をかけて送り出したのが、このレックレスだ。1本だけ前に突出したフロントノーズとボディから少し離れた位置にマウントされるリアウィングがこのマシンのデザインの特徴だ。リアのタイヤハウスが4分の3ほどまでしか作られていないのだが、そのすべてがスピードのためにデザインされていることはいうまでもない。エンジンは3,500ccの排気量を持つターボ搭載のV8。330km前後の最高速度と最大1,000馬力のスペックは最終戦制覇を狙うに相応しい。アメ車らしくないこのエンジン構成も、リザードのRRR制覇への意気込みが感じられる。





 Lizard

NIGHTMARE ナイトメア

車窓の世界はまさにアメリカンドリーム

リザードが夢を具現化させるとこうなる、とリザードの創立者リザード・バートンに言わしめたのがこのナイトメアだ。スペシャルステージ用のマシンだけあって、作りはそのすべてにおいてスペシャルなもの。各国のすさまじい非難を浴びながらも開発に踏みきった熱核融合エンジンは、なんと3000馬力というスペックをもち、まさにリザードのフラッグシップカーといえるものだ。8,000回転まで回るエンジンを、アクセル全開にして走るのが、ナイトメアをドライビングするときの礼儀というもの。多少勇気が必要となるが、別世界のスピードでの限界ドリフト走行が、アメリカンドリームを乗せて走るナイトメアには相応しい。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	20	?	5260	2220	1340	1800	熱核融合エンジン	—	7900	3001/5700	351	6
PAC	20	?	5260	2220	1340	1800	熱核融合エンジン	—	8100	3003/5900	353	6
SOLVALOU	20	?	5260	2220	1340	1800	熱核融合エンジン	—	8000	3010/6000	358	6
DIG	20	?	5260	2220	1340	1800	熱核融合エンジン	—	8100	3012/6100	369	6



Lizard

リザード──その荒ぶる魂とともに

少年の心がよみがえる

成熟した大人の香りを漂わせる落ちついた車もいいだろう。

だが、初めてスポーツカーを見たあの頃の

胸のときめきを忘れてはいないだろうか。

リザード ディテクター。

少年の日の感性を蘇らせる、

そんな大人のためのマシンだ。

DETECTOR V8 3000

リザードがさらにあなたの身近に。ディテクター、新装備でこの価格。

東京地区希望小売価格

3,450,000円



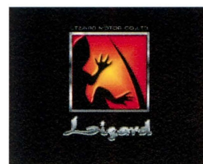
DETECTOR V8 3000

GTパッケージ(ミッドナイトパープル)

主要諸元●V8 2,978cc ●最高出力365ps/5,500rpm(DIN) ●最大トルク 36.8kg-m/4,300rpm(DIN) ●5/6AT 5/6MT **主要装備**●ABS ●デュアルエアバッグ ●専用エアロパーツ ●乗車定員2名

◎価格は6AT車。5AT・6MT車は75,000円安。5MT車は102,000円安です。◎価格にはスペアタイヤ、標準工具一式が含まれておりますが、付属品価格、保険料、税金は含まれておりません。

DETECTOR V8 3000
RRR Limited（スペクトルブルー）



リザードのお求めは、お近くのリザード正規ディーラーで。

カタログご希望の方はリザードのフリーダイヤルへ

0120-×××765

「速い車はリザードへ」とご記憶ください。

受付時間／9:30〜17:00(土・日・祝日、平日はお休みです)

点検・整備はしっかりしましょう。



トカゲ革の売買がカンタン・ベンリ

Lizard Lカード会員募集中!!

お申し込み　お問い合わせは、お近くのリザード正規ディーラーで

Lizard Japan

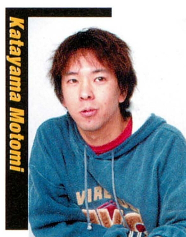
リザードジャパン株式会社

INTERVIEW

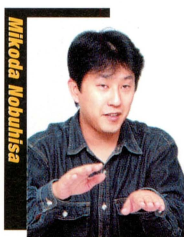
開発者インタビュー

PLANNING TEAM

企画チーム


Katayama Motomi
片山　素己


Nagaoka Yasuhito
長岡　靖仁


Mikoda Nobuhisa
三小田　晋久

── リッジシリーズも4作目になったわけですが、今回は間に某社からライバル的なものが出てきています。4作目を作るに当たって、まず「こうじよう」とか「ここはこう変えていこう」というようなことはありましたか?

片山　正直言うと特になかったんですけど、もともとリッジシリーズもそうですが、ナムコが出しているものはあくまでも「ゲーム」なんですよ。あっちはドライブシミュレータとしては非常によくできているんですが(リッジとは)方針がまったく別で、あくまでも「ゲーム」を作るということを考えていたんで、そういう意味ではナムコが埋めていない場所をあちらさんが埋めた、という形だと思います。だから、特に方針が変更された、ということはまったくないです。

── シリーズとして見た場合に、特に「レイジレーサー」はイメージ変えてきましたよね。で、今回またリッジシリーズの本線に歩み寄ったような印象があるのですが、そのへんはどうなんでしょう?

片山　レイジはある意味「外伝」なんです。1と2は現状維持のグレードアップということで予想通りだったと思うんです、ユーザーさんにしても。で、シリーズものとはいえ、今度は違う魅力を出したいというときに、180度対極したものを作ろうとしたのがレイジなんですよ。で、順当なものと対極したものがそろったところで、今まで勉強したものをひっくるめて集大成的なものを作ろうということになったんです。例えば絵柄で言うとリッジはちょっとアニメ系。レイジは実写で全体に暗い感じ。今回はその中間を持ってきた。内容的にもレイジのストイックすぎた部分を完全にではないですけど排除しまして、ただ、リッジのようにパッと遊んでパッとやめちゃうというお手軽さもそのまま持ってきたくはなかった。

── 今回はストーリーモードがあって、「RRR」っていう大会がありますよね。それもそういった位置づけですか?

片山　そうですね。長く遊べて、しかもサクッと遊べるという矛盾したことをやろうとしてまして、そういう意味で、お金をためて車を買うっていうのはもくもくと遊ぶというストイックなものだと思うんです。そういった部分は排除するんだけど、プレイするたびに何かを積み重ねるという感覚は短い時間でも味わえるように、といった具合ですね。

── 車の種類は今までと比べてものすごく増えてますね。設定とかもあれだけあると大変だと思うんですが、なぜこれだけ増やそうと思ったのでしょう?

三小田　短いサイクルで最後まできっちり遊べるような構造を考えると、一本道にみんな乗るんじゃなくて、それぞれの人に合った車を提供していくという形がいいかなと。そうしたときに台数が大幅に広がっていったというわけです。

── メーカーが4つあって、3つはレイジのが生き残ってますよね、。あれには特別な理由があるんですか?　グナーデだけ消えちゃったわけなんですが。

片山　グナーデっていうのはものすごく一般的で、可もなく不可もなくというメーカーだったので、そこらへんでちゃんと個性をつけようってことですね。ただグナーデのイメージってのがあるので、それを壊さずにイメージつけようとしたら国産車が入ってきたという感じです。

── 三輪車とかすごい車も入ってますね。

片山　あれは完全にグラフィックが決めたんです。

── びっくりされました?

片山　すごくリッジらしいなと思いました。シミュレータではなくあくまでもゲームだっていうところで、常識を逸したというか、力学的に理不尽さがなくて作ろうと思えば作れる車、けど世の中にない変わった車、そういったものに乗れるのはゲームの中だけだと思うんで、変わった車は大歓迎なんです。

三小田　他の車はともかく、デビルカーはおそらくこの世に存在しないでしょうね。

── ちなみに、ボツになった「幻の車」みたいのは?

片山　「何か」に似てるとか(笑)。

── 大会がストーリー仕立てになってますけど、オーナーのセリフとか見てると笑えますね。あれは最初からああいう感じで行こうと?

長岡　最初に片山の方から、今回はやってることはレースなんだけれども気持ちを変えたい、というように言われてまして。例として出されたのが「ディスコとクラブの違い」っていうふうに言われたんです(笑)。「踊ってる」ってことは同じだけれども、ディスコからクラブと名前が変わって、雰囲気も変われば踊る人の気持ちも変わるっていうことで。ただ、ベタベタの「対決していってどんどん話が進んでいく」という形にはしたくなかったんで、敵ではなく一緒になってレースに参加して、共に育っていくオーナーとか監督という存在だったら、より共感をもって入っていけるんじゃないかということになったんですね。

── オーナーさんって、けっこう個性ありますよね。

長岡　そうですね。キャラクター作りのために、4名に「1人1オーナー」ということで最初にプロットをお願いしました。その後にそれぞれの相関関係を作ったり、伏線をはったりしました。

── ストーリーを解説するメッセージではなくて「セリフ」を言ってますよね。あれもおもしろいですね。

長岡　最初は脚本家とかに頼んだほうがいいのかなという話もしてたんですけど、ベタな話は実はけっこうみんな好きだったので(笑)。

片山　レイジのときからそうなんですが、いかにベタでかっこ悪いものをかっこよくするかっていうところに変なこだわりを持ってまして。で、さっきの「気持ちを変える」というのにちょっと補足しますと、例えばレースゲームっていうのはもともと記号でも成立する遊びじゃないですか。だから箱のポリゴンを置いて、2Dでもトップビューでもいいと思うんですけど、とにかく操作して壁にぶつからないように先に進むというすごく原始的な遊びだと思うんですよ。そこには喜怒哀楽があるんだけれども、結局ほんとにコマ回して失敗したとか成功したとかいう喜怒哀楽に近くって、情緒ってところの気持ちではなかったと思うんですよ。リッジからやってきたものは、もともとは業務用からってのもありますんで、サラッと遊んで、要は「抜いた、抜かなかった」というところだけで達成感とか怒りを表現していたと思うんです。そこにもっと気持ちに訴えるものを作りたかったんです。

── それがセリフに表れていると。ソフィーをいちばん最初にやったんですけど、最初がすごかったですね、いきなり婚約がどうのこうのって……。あれは長岡さんが考えたんですか?

長岡　最初にみんなで路線を話しあったとき、ちょっとラブロマンスっぽいヤツ、せつないヤツがほしいというのと、あとはほのぼのホームコメディみたいなヤツ、熱血、仲間系、あと師弟愛ものという、わりとベタな感じのお話を考えました。

── チームが入ったことによって、車の性能がさらに細かくなっていますよね。チームはもちろんシナリオにも絡んでいるんですけれども、純粋にシステムとして何か理由があったんですか?　難易度の表現の仕方なんでしょうか?

片山　ぶっちゃけちゃうとそうなんですけど、乗り味はメーカーに依存して、操作難易度はチームに依存して、という感じです。そこで組み合わせることによって、完全に自分がしっくりきて気持ちよく走れて、かつ、そこそこの緊張感が味わえるものを用意するためにはああいうやり方しかないかなぁ、組み合わせ出すしかないかなぁということですね。

── システムまわりでいうと、画面の「色」に凝ってますよね。マークが入りまくったり。

片山　あれは企画じゃないです。(グラフィックの)河野という人間がああいうことが好きでしょうがないという(笑)。とにかくあんまり人が見ないところにこだわる人でして(笑)。そこがいつも僕とぶつかってたところなんですけど。妙なこだわりがあるんですよ。

── だんだん情報量がすごくなってますね。昔だったらそっけなかった部分だったように思うんですけれども。単純に車を選ぶだけというような画面で。

片山　「ゲームだったらこういうモードまわりだし、こういう出し方だし、こういう展開だし」といったところを全部裏切りたいと思ってます。すごく大きなことを言っちゃうと、昔は子供の遊びだったゲームが、今は大人が遊ぶようになったという時期になって、そのへんでもっと「メディア」として、ちゃんと年齢問わず受け入れられるものにしていきたいなというところでこだわっていることがあるんです。

── 今回、ハード関係にもいろいろ新機軸が目白押しというところがありますね。あれも集大成のひとつですか?

片山　そうですね。ジョグコンに関しては企画の立ち上げ時点から提案してました。気持ちを変えるとか構成を変えると言いましても、やっぱり本質的な「レース」というところでは何年も前からそれほど大きな変化はなかったと思うんですよ。いくら絵がきれいになっても立体的になっても、よっぽど大きな変化がないかぎり「新しいレース」という感覚はないと思いますんで、そういう意味で「指先の遊び」という遊びの基本に再度立ち返って提案したというわけです。

── 画面分割で対戦も復活しましたね。

片山　前に通信対戦があったんですけど、通信環境がないところでも遊べるようにと。ま、サイズは小さいですけれど、グラフィックの質も落ちることなく遊べると思います。

── 「ポケットステーション」に対応しておまけに「1インターリッジ」もついてますよね。

片山　ええ、ついてます。ただ、1インターリッジの目的は主に技術発表です。技術発表だったはずなんですけど、作ってる人が技術発表だけじゃ物足りないということで、ゲームになっていると思うんですけど。

── ゲームのカタログも入っていて、もう、どんどんいろんな要素が。

片山　そうですね。今回はなぜか周囲を含めて大盛り上がりで、開発だけじゃなくていろんなものが集まってきてしまいまして……。「モトとれるのか」っていう感じです(笑)。

── 次は肝心の車の競り合いとかバトルの部分に話を移したいんですが、今回、特に意識したところというのはありますか?

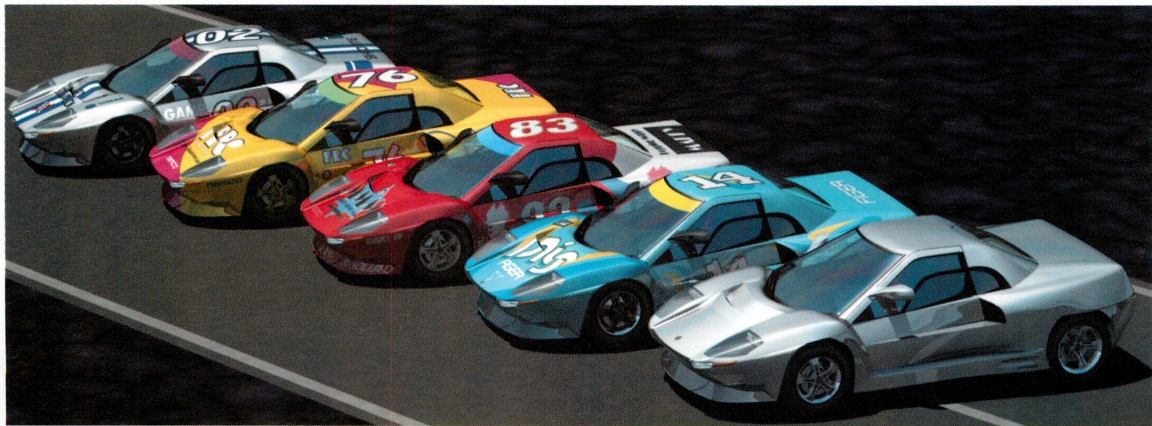
三小田　結局今までの主流っていうのは前から来た敵を一瞬でかわす、で、そのタイミングで勝敗が決まるみたいなところがあるんですが、そこにもうちょっと「生きた敵」の存在があってもいいじゃないかと思いまして、特に競り合いを意識して作ってみました。

── 確かに、ちょっと失敗したりすると、パッと抜かれてしまいますね。ただ、そうした競り合いをリプレイで見るとすごく楽しいですね。

片山　リプレイは実は全台撮ってるんですけど、画面に入りきらなくて、もったいなくてしょうがないですね(笑)。

── ライバル車でいうと、自分がレースで勝ち上がって自車がそれによって強くなっていきますけれども、ライバル車もそこに入ってくるじゃないですか。そのライバル車っていうの

はランダムですか？　ある程度のクラスは決まってると思うんですが。
片山　それはシナリオに合わせて決まってます。例えば、すごく速い車が新車投入されたときに、同じような時期に他メーカーも開発を進めてて、負けないように情報をリークされたりしてるんでしょうけど（笑）、対抗して一気に投入するんです。で、実は別のチームでやってみると、同じ新車投入のときに自分の乗ってた車がライバルになっているわけですよ。苦労している割にさっぱりわからないと思うんですけど（笑）。
── ドリフトもシステムが変わりましたね。前はブレーキドリフトとアクセルドリフトがありましたが、今度はブレーキがなくなってグリップ走行が入ってきましたよね。ここを変えた理由というのは？
三小田　4作目なので、これまでのものとどう変化をつけていくかで苦労しました。いまだにファンが多いリッジレーサーと同じような軽い感じのドリフトというのはどういうもんだろうと模索した結果、今のようなドリフトになりました。
── グリップ走行は？
三小田　ドリフト走行を使いこなせない人が仕方なくグリップで走っていたところを、「グリップ走行」として独自のおもしろい形にできるんじゃないかと考えて作りました。
── そっちの方が速いということはないんですよね？
片山　ないですけど、やっぱりグリップ車のほうが難しいと思います。それはやっぱり操作が忙しいので。前作作って勉強になったのは、大きく変えたときにやっぱり拒絶反応かあるんです。前の挙動に期待していた方っていうのは、「前のがやりたかったのに」とおっしゃるんですね。ごもっともな意見だと思うんですが、そのままにしたら毎回作っている意味っていうのがまったくない、ただ、その人をちゃんと満たせるようにもしなくてはならない。そこで新しい提案として、ドリフトだけじゃなくって「こういう爽快感もあるんですよ」というところで分けて提示したんです。「どっちを選んでもかまいませんよ」となっているのはそういう意味からです。ですから、慣れていただいた方にはぜひともグリップ車をやってほしいなと。最初はとっつきにくいと思うんですけど、終盤に行ったらすごいおもしろいと思います。めちゃくちゃ苦労してるんで。何回作り直したかわからないくらいです。
── ハンドル操作というか、コーナリング性能とかもずいぶん違うんですか？
片山　計算でポーンと出りゃいいんですけど、なにぶん感覚のものなんで、結局方針はデジタルに決めても、打つとこは内職に近いことをやっているんで（笑）。
三小田　同じ車でも何百回と走って、こういう感じかなというのをつかんで、本当に今それを紙に書けと言われても書けないくらい、ぼんやりとした感じで頭の中に入れています。
片山　本当に彼はすごい回数やってて。編集ソフトみたいなものがあってそれで作っていくんですけど、例えば、作業が進むと途中で画面が化けちゃったりするんですよ。で、化けちゃってるんだけど体が覚えてるんで、表示される前にバンバン操作してて打ってたりとかですね（笑）。体が覚えちゃうくらいにやってますね。
── 走りの部分は自信満々という感じですか？
三小田　そうですね、様々なレベルの人に楽しんでもらえると思います。あまりうまくない人でも楽しめて、やりこんだ人ならギリギリの走りが楽しめるというような広がりをかなり重視してますので、そこはぜひ見てほしい部分です。
── まだまだバランス調整で走りこまなきゃいけないんですよね。
三小田　とにかく走りこんで、ほんの少しの違いでも見逃さないようにしていきます（笑）。
── あと、コースのこともお聞きしたいんですが、コースは最初企画さんが考えられるんですよね、こういうコースがほしい、ああいうコースがほしいみたいな。あれも「今回はこういうのでいこう」みたいなテーマはありました？
三小田　今回は今までにないようなコースにチャレンジしてみようかということになりまして、例えば山道のつづら折りみたいな。単に実際にありそうなコースじゃなく、走りのリズムをしっかり意識できるようなバラエティあふれる構成をめざしました。走っていてあきないコースに仕上がったと思います。
── 全然レイジと違うんですよね、コースの見え方が。あれは意図的なものですか？
片山　今回って、全体的に簡単っていうと語弊があるんですけど、あまりストイックにならないようにということで抑えているところがあるんです。レイジだったら1回ミスったらもう大変っていうような感じで作ってて、それにあのときはシフトチェンジを活かすってことで極端に作ったんですが、今回は軽快に走っていくっていうところをメインにおいて考えています。ところが軽快になった分、今までのコースと同じにしてしまうと物足りなくなってしまうはずなんですよ。要は扱いやすくなってる分、より他のことを気にする余裕が出てくるはずなんで。で、その余裕をコースに振っていったということなんです。ですが、そんなにストレスなく軽快に走れるようにはなっていると思います。とにかく景色を楽しんだりとか、そういったところも出していきたいなという意味で、変に「うわ、壁、ドーン」って感じじゃなくて（笑）、ある程度そこらへんは軽快に走れるように、と。
── 取り返しはききますよね、多少ミスしても。
三小田　コースが広くなっているし、ラインとかも自分でこでインにもぐりこんだりとか決めることができます。
── 路肩もけっこう有効に使えますよね。
三小田　道のはしを走っていてちょっとミスしたら壁にゴツンじゃなくて、少し精神的な余裕を与えてあげて、「ギリギリ攻めたけど、ちょっと失敗したな」というような微妙な走りの違いを出していければと思いました。
片山　例えば、初めて峠道に行ったときや見たこともない山道に行ったときって、道を知らないじゃないですか。で、矢印とかもちゃんとあるとは限らないですよね。でも一応うまい人というのは、そのへんの状況を瞬時に認識して曲がっていったりする、っていうことができるぐらいには扱いやすくしてるつもりです。だから、初めてのところに来て景色楽しみながら飛ばすっていうか。微妙なんですけど。こういった感じは今までのヤツにはなかったと思いますんで。今までは走りこんで走りこんでコース覚えて熟知したうえでどこのラインが速いのかっていうのをストイックに突き詰めていくっていうタイプだったんですけど、そういうのとは違う方針でやってました。
── それが今回のリッジの肝になる部分ですね。わかりました。それでは最後に、ユーザーさんに一言ずつメッセージをいただけたらと思うのですが。
片山　ジョグコンをぜひ使ってほしいなということですかね。ジョグコンに合わせて作ったようなところもありますし、指先の遊びってところではバイブレーションは今までにもありましたけど、本当に力がかかってくるっていうのはなかったと思いますんで。慣れるまでには時間がかかると思うんですよ、入力として初めてのものなので。ただ、慣れると普通のパッドでは物足りなくなってくると思います。ぜひやっていただきたいです。
長岡　オーナーコメントは飛ばさないで読んでください（笑）。けっこう前回の順位がどうだったとか車がどんなやつだったとかに絡んで、コメント自体も変わるんですよ。飛ばされちゃうとすごく悲しい思いをすることになるので、ぜひ読んでほしいなと。
三小田　ドリフト挙動とグリップ挙動のバラエティの豊富さを楽しんでもらいたいですね。微妙な形で乗り味が変わってきて、何回走っても楽しめて、何回走っても走り方が微妙に変わってきているというのを、地球が何周かするくらい走り込んで体感してもらえれば嬉しいです（笑）。
片山　最後にもうひとつ、いいですか。今回は集大成ということでグラフィック、プログラム、サウンドすべての分野に関して徹底的に作り込んでるつもりなので、お買い得感はそうとうあると思います。ぜひ遊んでください。買った方は他の人にも紹介してください（笑）。



TERRAZI



テラジ

車の魅力に取りつかれた1人の日本人がいた。大学を卒業し、家業の鉄工所を手伝う青年、寺路正一郎である。彼は海外で盛んに行われているカーレースの情報に、日夜、胸を躍らせていた。「いつかは自分で車を作り、それをサーキットで走らせてみたい」。

そんな青年の夢がわずかながらも前進したのは、戦後間もない頃であった。家業を継いだ寺路は鉄工所をたたみ、念願の自動車工場を始める。だが戦後のことゆえ、人々は貧しく、ガソリン等の物資の不足もあった。寺路はやみくもに趣味に走ることなく、いま社会に求められているものは、安価で手軽に扱える二輪車だと考えた。

こうして「テラジ」は二輪車メーカーとしてスタートを切ったのである。

幸いにもオートバイの業績は上がり、会社も順調に伸びてくると、寺路の胸に再び四輪車の夢が去来するようになった。だが、すでに国内には多くの自動車メーカーが存在している。この中で生き残るのは並大抵ではない。

そこで寺路が打ち出した方針は、クルマ作りの徹底的な個性化だった。売り上げよりも、まずは会社としての存在感を示そうとしたのだ。そのために選ばれたのが、モーターサイクルでつちかってきた技術を生かせる小型スポーツカーである。狙いは的中した。最初の車は大ヒットこそしなかったものの、多くのマスコミが注目し、一躍業界の風雲児として取り上げられるようになったのである。

今ではテラジも幅広いラインナップをそろえ、純粋なスポーツカーメーカーというわけではない。また、国内でのポジションも中堅といったところだ。だが、その確かな技術、個性的な車作りから、テラジ信者と評されるほどの熱狂的なファンが多い。

そしていま、多くのファンの夢をのせ、テラジは日本のメーカーとしては初めてRRRに参入を決定した。テラジの新たな挑戦が始まったのだ。

新車投入およびグレードアップの分岐リスト

1st.HEAT　2nd.HEAT　FINAL GP　OVAL　DEVIL CAR

1st.HEAT

アンビシャス G1 MAX 169 GEAR 4 57P

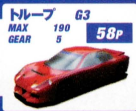


2nd.HEAT

アンビシャス G2 MAX 186 GEAR 5 57P



トループ G3 MAX 190 GEAR 5 58P



ルーモア G4 MAX 195 GEAR 5 60P



ワイルドボアー G5 MAX 201 GEAR 5 61P



FINAL GP

アンビシャス G6 MAX 199 GEAR 6 57P



トループ G7 MAX 205 GEAR 6 58P



ルーモア G8 MAX 210 GEAR 6 60P



ワイルドボアー G9 MAX 215 GEAR 6 61P



キャピタル G10 MAX 220 GEAR 6 61P



カウボーイ G11 MAX 226 GEAR 6 62P



スターライト G12 MAX 235 GEAR 6 62P



OVAL

アンビシャス G13 MAX 289 GEAR 6 57P



トループ G14 MAX 292 GEAR 6 58P



ルーモア G15 MAX 298 GEAR 6 60P



ワイルドボアー G16 MAX 305 GEAR 6 61P



デシジョン G17 MAX 310 GEAR 6 63P



テリフィック G18 MAX 317 GEAR 6 63P



デストロイヤー G19 MAX 324 GEAR 6 64P



DEVIL CAR

ユートピア G20 MAX 396 GEAR 6 65P



Type :Drift（ドリフトタイプ）
※表内の数字の意味は以下のとおりです。
G○ :大まかな性能。数字が大きいほど高性能です。
MAX :最高速度。各チームの平均値です
GEAR :ギア数。全チーム共通です。
○P :掲載しているページ数。





TERRAZI

AMBITIOUS アンビシャス

ストリートの怪物はサーキットの華となる

日本が誇るカーメーカー、テラジが誇る予選エントリーマシンが、このアンビシャスだ。テラジの自然吸気エンジンは世界一との評判が高いが、その土台を支えているのが、アンビシャスに搭載された2,000ccの直4DOHCターボエンジンだ。このエンジンには、テラジ独特の可変バルブタイミング機構が搭載されており、低回転時と高回転時での可動バルブ数が変化するモノ。要は、低回転時も高回転時もパワーが発揮されると言うわけだ。もちろん、チューニングを前提としているマシンだけあって、チューニングをすればするほど、その実力は高いものとなる。1次予選では、無敵の速さを誇るマシンだ。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	1	1st. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6500	170/4900	159	4
	2	2nd. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6600	204/5200	175	5
	6	Final GP	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7100	230/5500	189	6
	13	Oval	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7200	258/5900	278	6
PAC	1	1st. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6500	173/5000	171	4
	2	2nd. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6600	207/5100	187	5
	6	Final GP	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7200	232/5600	203	6
	13	Oval	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7200	260/5800	292	6
SOLVALOU	1	1st. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6600	176/5100	180	4
	2	2nd. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6700	211/5100	198	5
	6	Final GP	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7300	235/5600	210	6
	13	Oval	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7400	264/5500	301	6
DIG	1	1st. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6400	172/5000	166	4
	2	2nd. Heat	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	6700	207/5300	182	5
	6	Final GP	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7300	230/5700	194	6
	13	Oval	4020	1630	1130	1050	直列4気筒DOHCターボ	2000	7500	259/5700	285	6



76
PRC
PAC-MAN
PRC
PAC RACING CLUB
20th Anniversary
namco
PRC 76
namco
namco
PRC
PRC
PAC RACING CLUB
20th Anniversary
namco
PRC








TERRAZI

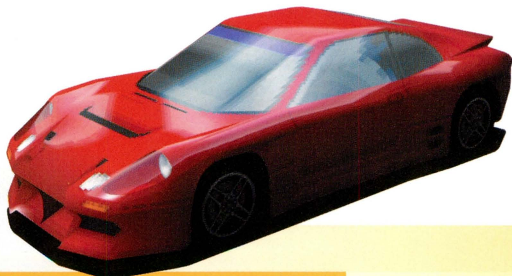
TROOP トループ

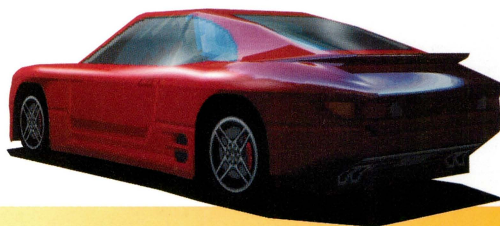
世界をものにしたメイドインジャパン

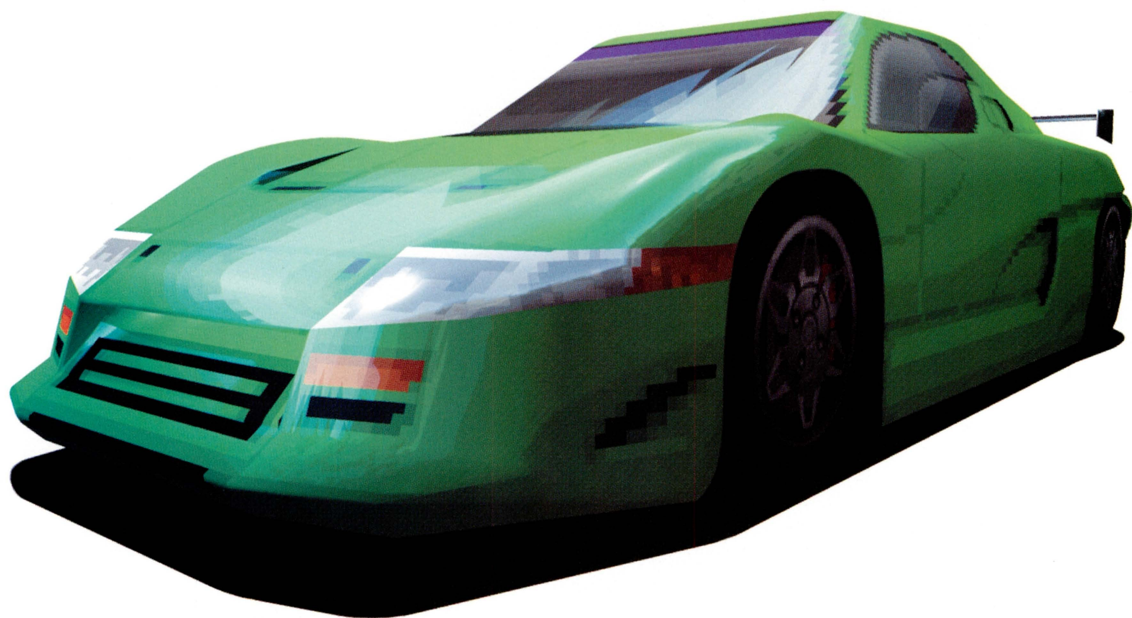
テラジが世界進出を目指して設計したのが、このトループだ。とくに北米市場を意識してつくられたこのマシンは、基本設計で2,000ccの排気量をもつターボエンジンを搭載する。最終的には対オーバル用として300km/hを越えるスーパーマシンにチューンナップされることからも、トループのもつ、そのスペックの高さはうかがえるだろう。テラジの狙い通り、80年代後半に北米輸出が開始されたトループは瞬く間にベストセラーカーになり、続いてヨーロッパでもベストセラーとなる。インターナショナルなRRRの世界にすんなりと進出できたのも、このトループの成功があったからこそだ。まさに世界を席巻したメイドインジャパンである。

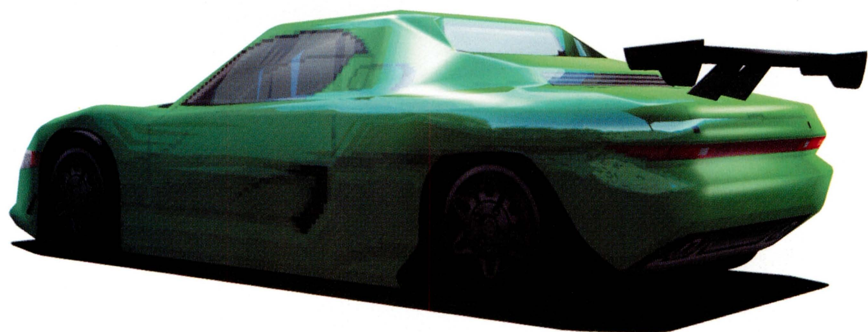
SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	3	2nd. Heat	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	6900	236/5100	180	5
	7	Final GP	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7300	263/5400	196	6
	14	Oval	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7600	298/6000	283	6
PAC	3	2nd. Heat	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7000	239/5200	191	5
	7	Final GP	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7500	267/5500	207	6
	14	Oval	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7600	301/5900	296	6
SOLVALOU	3	2nd. Heat	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7000	243/5000	203	5
	7	Final GP	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7400	269/5400	216	6
	14	Oval	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7500	304/5800	303	6
DIG	3	2nd. Heat	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	6900	237/5200	187	5
	7	Final GP	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7600	265/5300	200	6
	14	Oval	4200	1795	1180	1200	直列4気筒ターボ	2000	7700	298/5700	287	6









TERRAZI

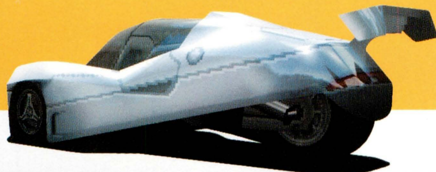
RUMOR ルーモア

絶妙の前後輪バランスがサーキットを駆け抜ける

テラジが初めて作ったミッドシップレイアウトのスポーツカーが、このルーモアだ。レースでは極限まで要求される前後輪の重量配分であるが、このルーモアは、一人乗車時の前後輪の重量バランスが理想的な1対1となっている。短いホイールベースはコーナリング性能も抜群で、クセもなく非常に扱いやすいモノ。サーキットモデルを踏襲した限定生産の市販車も発売即完売となる人気車種だ。エンジンはテラジお得意の直列4気筒ターボエンジンで、安定性はピカイチ。しかもチューニング次第ではオーバー300km/hも叩き出し、峠の走り屋たちの間でも一目置かれる存在だ。乗り潰すドライバーが多いのもうなずけるといえよう。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	4	2nd. Heat	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7600	249/5300	187	5
	8	Final GP	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7700	282/5500	203	6
	15	Oval	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7800	322/6100	287	6
PAC	4	2nd. Heat	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7400	252/5500	196	5
	8	Final GP	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7700	285/5800	210	6
	15	Oval	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7700	327/5900	299	6
SOLVALOU	4	2nd. Heat	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7500	256/5600	207	5
	8	Final GP	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7900	290/5700	221	6
	15	Oval	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	8000	330/6000	310	6
DIG	4	2nd. Heat	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7600	253/5400	191	5
	8	Final GP	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	7800	287/5900	205	6
	15	Oval	4100	1750	1120	1150	直列4気筒ターボ	2500	8000	326/6200	296	6



TERRAZI

WILDBOAR

ワイルドボアー

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	5	2nd. Heat	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	7600	140/5600	191	5
	9	Final GP	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	7900	162/6000	205	6
	16	Oval	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	8100	190/6400	294	6
PAC	5	2nd. Heat	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	7700	142/5800	200	5
	9	Final GP	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	8000	164/6100	216	6
	16	Oval	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	8300	192/6500	306	6
SOLVALOU	5	2nd. Heat	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	7800	146/5900	212	5
	9	Final GP	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	8100	170/6000	226	6
	16	Oval	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	8500	195/6700	317	6
DIG	5	2nd. Heat	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	7800	144/5800	203	5
	9	Final GP	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	8000	166/6200	212	6
	16	Oval	4050	1880	1175	580	並列4気筒ターボ	2000	8400	194/6500	301	6

真似のできないバイクとの融合作品

一見してわかる独特なデザイン。「サーキットを疾走する三輪車」との愛称で親しまれているのが、このワイルドボアーだ。オートバイメーカーから出発し、また、現在では世界一のオートバイメーカーとなったテラジだけあって、レーシングカーにおいてバイクと融合することは、極めて自然なことだったのかもしれない。何事も形にとらわれない寺路正一郎氏が「頭は若いうちに使え」と発言し、その言葉を受けてエンジニアがこのワイルドボアーをつくったことは、レース界では有名な話だ。ルーモア同様、ミッドシップマウントされるエンジンは、ステージを追うごとに成長していく。ステージをまたいでも乗り続けたい。そんな気持ちにさせるマシンだ。



テラジが考えるビッグアメリカン

トループで北米市場進出に成功したテラジが、アメリカ現地工場で初めて作ったのが、このキャピタルだ。アメリカで生産されているマシンだけあって、V型6気筒のターボエンジンや長大なホイールベース、重厚な足周りなどはアメリカ車そのものになっている。決勝GP専用のマシンだけあって、そのポテンシャルの高さは本場のアメリカンに負けないモノをもっている。外見も「シンプル・イズ・ベスト」のアメリカンらしい。しかし、このアメリカンナイズマシンも、「グリップ走行が速い」というテラジらしさは健在で、コーナリングはタイヤを地面にべったり付けた走りが要求される。テラジの考えるアメリカというものを楽しんでみたい。



TERRAZI

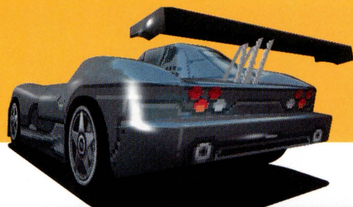
CAPITAL

キャピタル

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	10	Final GP	4000	1730	1170	1300	V型6気筒ターボ	3000	8000	367/5800	210	6
PAC	10	Final GP	4000	1730	1170	1300	V型6気筒ターボ	3000	8100	371/6000	219	6
SOLVALOU	10	Final GP	4000	1730	1170	1300	V型6気筒ターボ	3000	8200	373/6300	230	6
DIG	10	Final GP	4000	1730	1170	1300	V型6気筒ターボ	3000	8100	368/6100	219	6

REAL RACING ROOTS '99





TERRAZI

COWBOY

カウボーイ

SPECIFICATIONS												主要諸元
チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	11	Final GP	4335	1860	1105	850	V型6気筒	3000	8300	275/6200	214	6
PAC	11	Final GP	4335	1860	1105	850	V型6気筒	3000	8300	277/6300	223	6
SOLVALOU	11	Final GP	4335	1860	1105	850	V型6気筒	3000	8400	282/6400	235	6
DIG	11	Final GP	4335	1860	1105	850	V型6気筒	3000	8600	276/6500	230	6

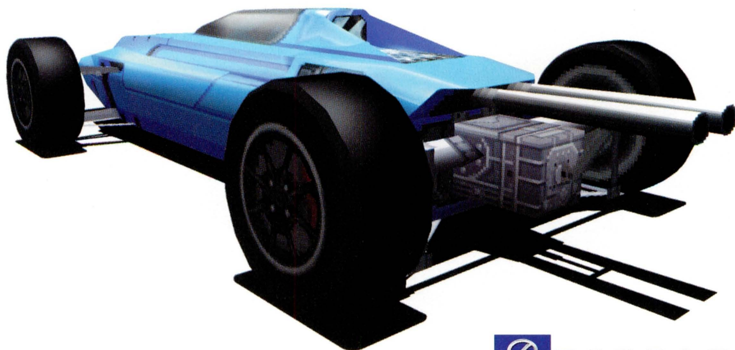
日本が誇る高度経済成長マシン

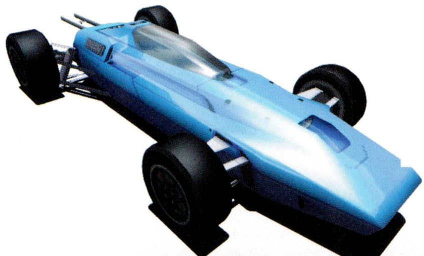
今から20年ほど前まで、日本で外車といえばアメリカ車のことであった。日本製品は、車もなにもかもが「アメリカに追いつけ追い越せ」とつくられ、そのコンセプトそのままにレーシングカーとしてつくられたのが、このカウボーイだ。カウボーイは牛(カウ)を追い回すことが仕事。豪快なアメリカ車(カウ)を追い回すという意味を込めてこのマシンにネーミングされたのだが、実はリザード社長のリザード・バートンのあだ名も「カウ(牛)」であり、レース界では一時話題騒然となった。エンジンは直列4気筒と並んでテラジが得意とするNA(自然吸気)のV6、3,000ccエンジンで、レーシングカーでは珍しくFFレイアウトとなっているのもこのマシンの特徴だ。



往年の名車が最新スペックで甦る

過去一度だけRRRにスポット参戦し、みごと優勝したマシンがこのスターライトだ。とはいっても、当時はTRS-1(テラジ・レーシング・スポーツ・ワン)という名前で2,500ccのV6エンジンだったのだが、現在は3,000ccのV8エンジンとなっており、往年の栄光にちなんで「スターライト」と名付けられている。もちろん「グリップ走行こそコーナリングワークの王道」という、アッソルートとは対称的ポリシーをもつテラジらしさは失われてはいない。完全にグリップを生かしたコーナリングこそ、その実力が発揮されるマシンだ。今年のRRRのSTAGE 3でチャンピオンマシンにもっとも近い存在と言われている。







TERRAZI

STARLIGHT

スターライト

SPECIFICATIONS												主要諸元
チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	12	Final GP	4650	1950	960	550	V型8気筒	3000	8600	211/6500	221	6
PAC	12	Final GP	4650	1950	960	550	V型8気筒	3000	8600	216/6400	232	6
SOLVALOU	12	Final GP	4650	1950	960	550	V型8気筒	3000	8700	220/6600	239	6
DIG	12	Final GP	4650	1950	960	550	V型8気筒	3000	8700	218/6500	246	6


TERRAZI

DECISION

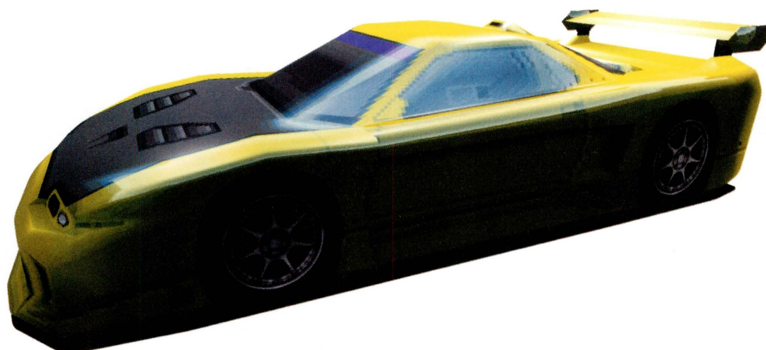
デシジョン



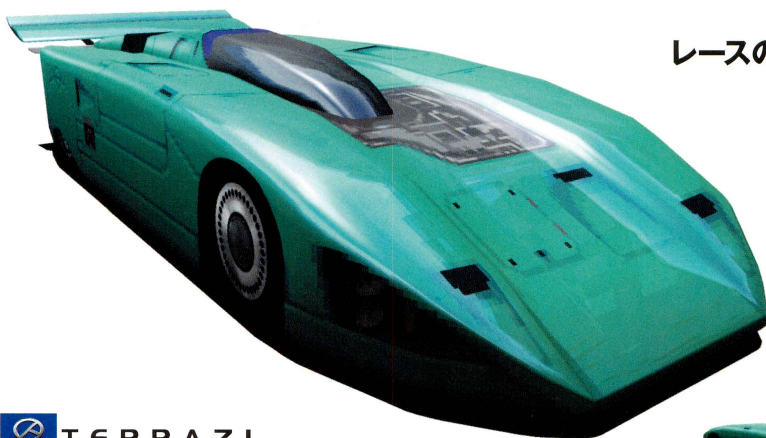
SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	17	Oval	4380	1835	1100	1050	V型10気筒ターボ	3000	8100	518/6300	301	6
PAC	17	Oval	4380	1835	1100	1050	V型10気筒ターボ	3000	8400	521/6500	310	6
SOLVALOU	17	Oval	4380	1835	1100	1050	V型10気筒ターボ	3000	8600	526/6600	319	6
DIG	17	Oval	4380	1835	1100	1050	V型10気筒ターボ	3000	8500	522/6500	310	6

サーキットを駆け抜けるバブルの申し子



RRRは市販車ベースのレースとはいえ、予選を除くとそのほとんどがレース用に設計された限定車をベース車両としているのだが、このデシジョンはなんと一般量産車がベースとなっている。3,000ccのV型10気筒ターボエンジンのこのマシンは、市場価格約1,000万円という破格値で8年前に発売され話題を集めた。一時エグゼクティブクラスのステータスシンボルとまでなったが、バブル崩壊後はその活躍の場をRRRの最終戦へと移している。もちろん、レース用にチューニングされているので、最高速度310km/h、520馬力を叩き出すマシンになっているが、変更点は少なく、市販車のデシジョンのスペックの高さがうかがえる。



レースの歴史をつくった日本製の団扇

寺路正一郎が、まだマニ島でオートバイのレースに出場していた頃、パドックで暑さ対策として使っていた団扇がヒントとなり、レーシングカーとしてつくられたマシンがテリフィックだ。

航空力学を元に、空気抵抗を徹底的に考えられたそのデザインは、まさに団扇そのもの。下から上まで一気に吹け上がる5,000ccのエンジンにはターボが搭載され、高回転型の小気味いいサウンドがサーキットを疾走する。昨年の国内大会では、グランプリ全勝というレース史上初めての快挙を成し遂げた。輝かしい歴史をつくり、今年のRRRでも本命視されているサーキットの愛すべき団扇だ。


TERRAZI

TERRIFIC

テリフィック



SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	18	Oval	4800	1983	960	1250	V型8気筒ターボ	5000	8300	1242/6400	306	6
PAC	18	Oval	4800	1983	960	1250	V型8気筒ターボ	5000	8700	1246/6600	315	6
SOLVALOU	18	Oval	4800	1983	960	1250	V型8気筒ターボ	5000	9000	1253/7000	326	6
DIG	18	Oval	4800	1983	960	1250	V型8気筒ターボ	5000	8600	1249/6900	321	6




TERRAZI

DESTROYER　デストロイヤー

映画が生み出したサーキットのスーパーマシン

リザードのキャタラクトがハリウッド映画に使われたのに対し、ハリウッド映画のマシンをサーキットのレーシングカーにしてしまったのが、このデストロイヤーだ。映画では市販車にいわば張りぼてのデザインをまとっていたのだが、このデストロイヤーは本物のレースカーということもあり、まったく別のシロモノになっている。

レースとなれば勝つことが義務付けられているので、エンジンには超電磁ツインモーターが採用され、強大なダウンフォースをもたらすリアウィングの性能を活かしきっている。形にとらわれない寺路の遊び心が成せるワザだが、そんな寺路の心意気というものに拍手を送りたい。

SPECIFICATIONS　主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	19	Oval	4300	2350	1060	950	超電磁ツインモーター	——	9600	988/6900	310	6
PAC	19	Oval	4300	2350	1060	950	超電磁ツインモーター	——	9500	994/7200	319	6
SOLVALOU	19	Oval	4300	2350	1060	950	超電磁ツインモーター	——	9600	1003/7400	331	6
DIG	19	Oval	4300	2350	1060	950	超電磁ツインモーター	——	9500	1005/7700	337	6





TERRAZI

UTOPIA ユートピア

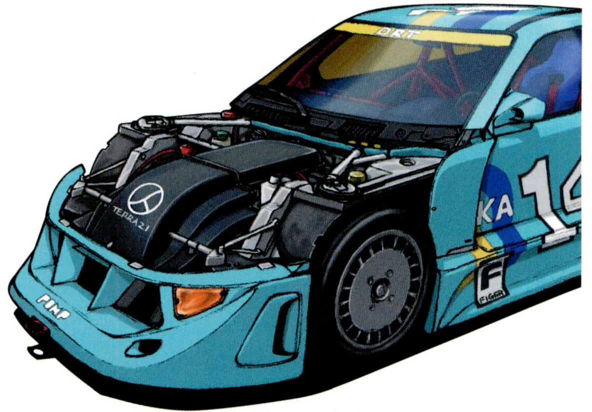
夢は世界を制する理想郷(ユートピア)

ユートピア。この名前はテラジにとって特別な意味を持っている。戦後間もない、駆け出しのオートバイメーカーだった頃、初めて箱根の山を越えたのが、ユートピア(理想郷)と名付けられたテラジのバイクだったのだ。今では想像もつかないだろうが、当時、バイクで箱根を越えることは不可能なことだったので、それを実現したテラジのユートピアは一躍時代の寵児となり、テラジを最大手のオートバイメーカーに押し上げた。その名前を冠するユートピアは、テラジのフラッグシップらしく、実験的にジェットロケットエンジンが載せられ、3,700馬力、390kmの最高速度を誇る。地を這うロケットは、テラジスピリットそのものだ。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	20	?	7190	2120	1050	1120	ジェットロケットエンジン	——	8900	3729/6700	392	6
PAC	20	?	7190	2120	1050	1120	ジェットロケットエンジン	——	9000	3750/6900	399	6
SOLVALOU	20	?	7190	2120	1050	1120	ジェットロケットエンジン	——	9000	3746/7100	397	6
DIG	20	?	7190	2120	1050	1120	ジェットロケットエンジン	——	8900	3738/7000	395	6

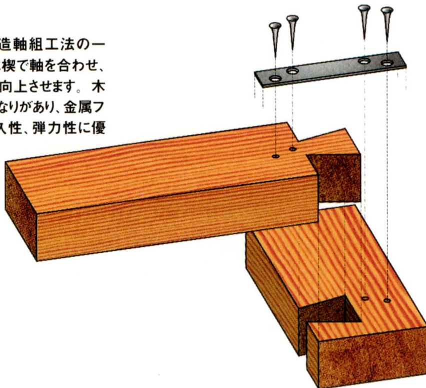




造を飛躍的に高めた、超強力衝撃吸収木造軸組構造。さらに路面でのスリップを極限まで防ぐことに成功した純和風式スパイクタイヤ「かんじきくん」。先達の知識と知恵を尊重し、最新の技術と融合することで、より信頼されるクルマを作っていきます。あなたの命はテラジが守ります。

また、テラジにはもうひとつの大きなテーマがあります。それは環境問題です。何かとクルマが悪者になる昨今、より地球にやさしいクルマはできないものか、日夜研究に取り組んでいます。現在ハイブリッドカーとして電気自動車の開発も盛んに行われていますが、結局は電気を作るにも多くの石油が必要です。テラジはさらにその一歩先をゆき、地に足のついた取り組みをめざしています。

現在、研究中のものには総檜造ボディや木炭エンジンの開発があります。燃えるゴミの日に捨てることもできる、まったく新しいコンセプトのクルマ、環境対策の新しい形。皆様と共に、テラジはこれからも歩み続けます。



超強力衝撃吸収木造軸組工法の一例。ボディフレームは楔で軸を合わせ、補強金具で安全性を向上させます。木造製品は木独特のしなりがあり、金属フレームに比べより耐久性、弾力性に優れています。

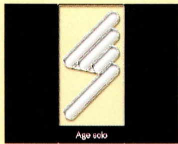
私たちの自慢は、安心と安全。

超強力衝撃吸収木造軸組構造。

スポーツカーに必要なものは何でしょうか？　スピード？　馬力？　デザイン？　私たちはスポーツカーだからこそ、ドライバーが安心して安全に走れるクルマにしなければならないと考えます。「あのクルマでは高速道路でスピードを出すのが恐い」「渋滞では乗りたくない」そう言われてはスポーツカーとしても失格です。

私たちの提案は、スポーツカーだからこそ、よりグレードの高い安全性。アグレッシブな走りを支えるため、数々の安全性や快適性にこだわりました。例えば、伝統的日本家屋の工法として知られる木造軸組工法を取り入れ、ボディ構

Age solo



アージュ ソロ

アージュの創業者ルイ・アージュ氏は車の発明される8年前、1877年に生まれた。幼い彼の興味は当時の大発明「自動車」に向けられ、以後、生活のすべてが車を中心にして流れていく。そして若干21歳にして、アージュは早くも最初の車を完成させる。

これは町工場の軒先を借り、見よう見まねで作った小さな車ではあったが、友人たちに披露するや、たちまち大騒ぎを巻き起こした。あろうことかその場ですぐに車を買いたいという者まで現れ、アージュは自信ばかりでなく、ちょっとした大金まで手にすることができたのである。

こうしてこのお金をもとにアージュは会社を設立し、本格的な車作りに着手していくことになる。

また、アージュはこの頃ようやく盛んになり始めてきたカーレースにも注目していた。レースに車を参加させることによって、メーカーには宣伝効果というメリットがある。優勝でもすればその効果はいっそう大きい。何より自分の作った車が、他人の作った車に勝つ、その満足感が大きかった。

こうしてアージュはレースにも積極的に参加していくことになる。もともとアージュのめざす車は、日常の生活に適した道具としての車である。レース用のマシンでも軽量性と耐久性に力を注ぎ、次々と勝利をおさめていった。次第に他のメーカーが大出力に移っていく中、排気量も上げずに総合優勝を奪うなどの快挙を達成したりもした。

第二次大戦では工場が焼かれたり、不遇な時代もあって、戦後は国営化されたが、今でも設立当初の軽量性と操作性は失われず、その後は順調に発展している。

そして1998年にはついに「アージュ・ソロ」を発足させた。これはアージュのスポーツカー部門を独立させ、レースでの全面的なバックアップ体制を整えた子会社である。RRR '99にかけるアージュの気合いがわかろうというものだ。

新車投入およびグレードアップの分岐リスト

1st.HEAT

- プロフェシー G1 MAX 168 GEAR 4 71P

2nd.HEAT

- プロフェシー G2 MAX 184 GEAR 5 71P
- ディリジャン G3 MAX 189 GEAR 5 72P
- バタイユ G4 MAX 193 GEAR 5 74P
- メジェーレ G5 MAX 199 GEAR 5 75P

FINAL GP

- プロフェシー G6 MAX 199 GEAR 6 71P
- ディリジャン G7 MAX 203 GEAR 6 72P
- バタイユ G8 MAX 207 GEAR 6 74P
- メジェーレ G9 MAX 213 GEAR 6 75P
- アンティロープ G10 MAX 218 GEAR 6 75P
- アヴェルス G11 MAX 225 GEAR 6 76P
- リコルヌ G12 MAX 233 GEAR 6 77P

OVAL

- プロフェシー G13 MAX 290 GEAR 6 71P
- ディリジャン G14 MAX 294 GEAR 6 72P
- バタイユ G15 MAX 299 GEAR 6 74P
- メジェーレ G16 MAX 303 GEAR 6 75P
- エスピオン G17 MAX 310 GEAR 6 76P
- ソルシエール G18 MAX 315 GEAR 6 78P
- シュペルノーヴァG19 MAX 324 GEAR 6 78P

DEVIL CAR

- エキュルイユ G20 MAX 303 GEAR 6 79P

Type ：Drift（ドリフトタイプ）
＊表内の数字の意味は以下のとおりです。
G○ ：大まかな性能。数字が大きいほど高性能です。
MAX ：最高速度。各チームの平均値です
GEAR ：ギア数。全チーム共通です。
○P ：掲載しているページ数。



Age solo

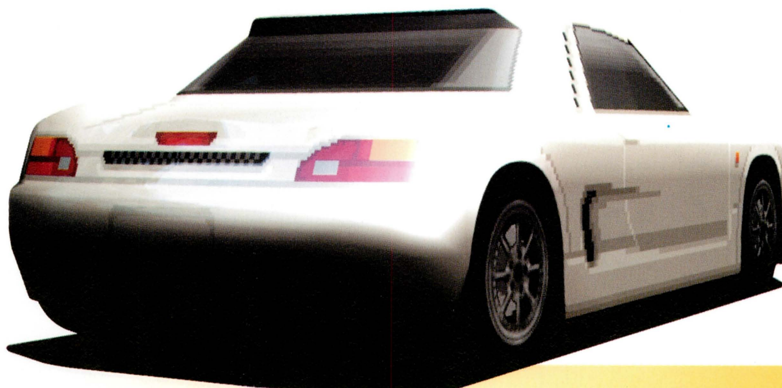
PROPHETIE プロフェシー

エスプリ漂う仏蘭西のお洒落なスポーツ

フランスを代表する自動車メーカー、アージュ・ソロの予選エントリーマシンが、プロフェシーだ。フランスが生んだ天才ドライバー、プロフェッサーことロラン・ビランクが開発に携わったことからこの名を冠する。シンプルで気品すら漂うボディーには、2リッターの直4DOHCが積まれ、意外な硬派ぶりも楽しいところだ。また、スペックは一次予選こそ市販車レベルだが、チューンアップを重ねた決勝GP最終戦までくれば最高速度もオーバー280km/h、ミッションも6速まで組み込まれる。ここまでくると、まさに羊の皮を被った狼といったところ。予選から決勝まで、アージュ・ソロのマシンらしく、グリップ重視の走行を留意したい。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	1	1st. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6400	157/5000	159	4
	2	2nd. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6600	190/5100	173	5
	6	Final GP	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7000	213/5500	191	6
	13	Oval	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7200	241/5800	283	6
PAC	1	1st. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6700	160/5100	169	4
	2	2nd. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6800	192/5300	187	5
	6	Final GP	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7000	216/5600	200	6
	13	Oval	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7200	243/5800	287	6
SOLVALOU	1	1st. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6600	162/5200	178	4
	2	2nd. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6900	197/5200	196	5
	6	Final GP	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7100	220/5700	210	6
	13	Oval	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7300	245/5900	303	6
DIG	1	1st. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6700	159/5000	164	4
	2	2nd. Heat	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	6900	194/5200	180	5
	6	Final GP	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7200	218/5500	196	6
	13	Oval	3915	1640	1160	980	直列4気筒DOHC	2000	7400	244/5900	287	6



Age solo

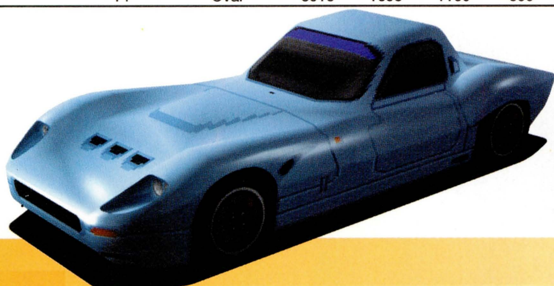
DIRIGEANT　ディリジャン

四半世紀の歴史を持つ伝統のボディライン

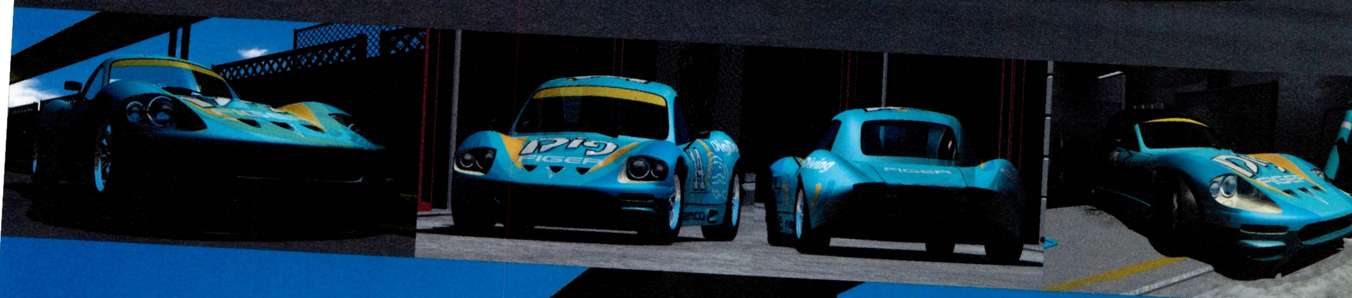
ディリジャンの特徴は25年も変わらない、そのボディラインにある。もちろん細かな改良点は多々あるのだが、古いものを大事にするフランスらしく、とうとう25年選手になってしまったわけだ。また、ディリジャンは、本来決勝GP用に設計されたマシンでもある。RRRでは10年前まではカテゴリーがスペシャルを除いて3つしかなく、現在の決勝GPがミドルクラスに位置付けされていた。ディリジャンはそのクラスで活躍していたマシンだが、新たに2次予選が下位ステージに設立されたために、マシンも下位モデルを作り、2次予選からレース出走しているわけだ。伝統のOHCエンジンも、いまだ色あせない性能を持っている。

SPECIFICATIONS　主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	3	2nd. Heat	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7100	118/5300	178	5
	7	Final GP	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7200	129/5500	194	6
	14	Oval	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7500	145/6000	287	6
PAC	3	2nd. Heat	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7200	121/5500	189	5
	7	Final GP	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7300	131/5600	205	6
	14	Oval	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7600	148/6000	294	6
SOLVALOU	3	2nd. Heat	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7100	122/5400	200	5
	7	Final GP	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7200	134/5700	214	6
	14	Oval	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7600	152/6100	306	6
DIG	3	2nd. Heat	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7000	119/5400	187	5
	7	Final GP	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7600	130/5600	200	6
	14	Oval	3915	1695	1160	600	直列4気筒OHC	2000	7700	150/5900	290	6






Pig
FIGER





Age solo

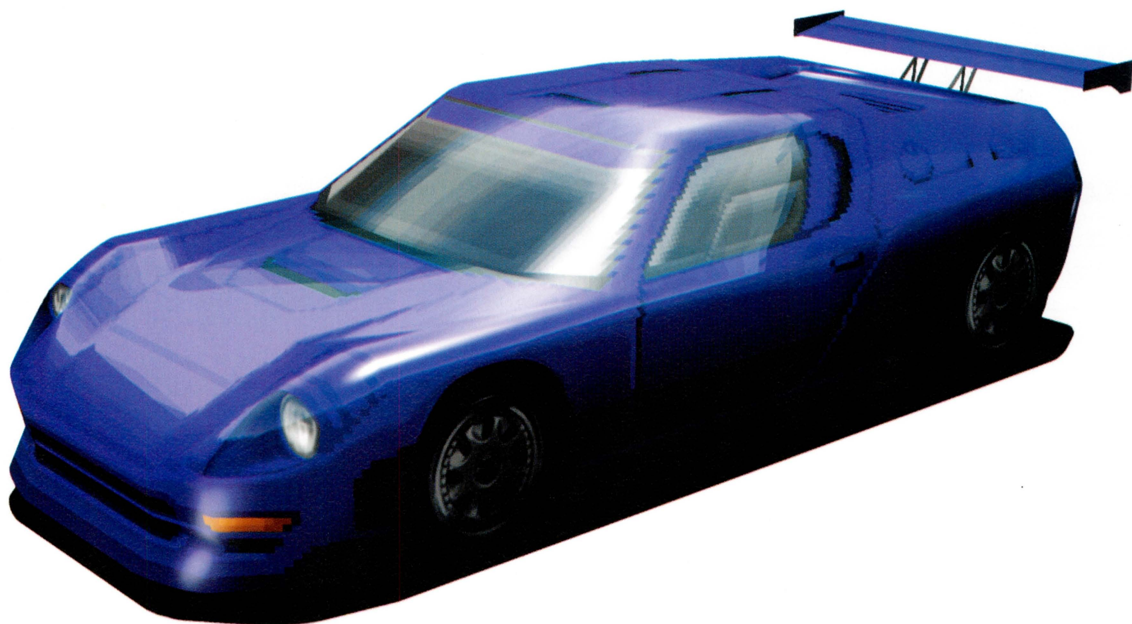
BATAILLE バタイユ

息の長いモデルはフランス車の伝統

ディリジャンほどではないにしろ、非常に息の長いモデルとなっているバタイユ。1979年のデビューということだから、今年で20年目を迎えたわけだ。ただし、ディリジャンとはまったくターゲットが異なり、ベース車両はV6の2,000ccOHCエンジンを搭載して、ややオールドタイプながらもラテンの香りを漂わせている。といっても、20年という長い年月の間に培われたチューンアップ技術はあなどれない。現在では排気量も2,500ccにボアアップされ、練りに練られたエンジンはトラブルも少なく、信頼できる仕上がりとなっている。予選レベルでは高い戦闘能力を楽しむことができるし、長く乗りたい1台だ。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	4	2nd. Heat	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7400	182/5500	184	5
	8	Final GP	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7500	216/5700	200	6
	15	Oval	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7600	246/6200	290	6
PAC	4	2nd. Heat	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7300	186/5600	194	5
	8	Final GP	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7600	220/5800	207	6
	15	Oval	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7700	249/6100	301	6
SOLVALOU	4	2nd. Heat	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7400	193/5700	205	5
	8	Final GP	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7700	223/5800	219	6
	15	Oval	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7900	252/6000	310	6
DIG	4	2nd. Heat	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7500	188/5600	189	5
	8	Final GP	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	7700	219/5900	203	6
	15	Oval	4150	1750	1150	880	V型6気筒OHC	2500	8000	248/6100	294	6





Age solo

MEGERE メジェーレ

過激な走りはまさにサーキットの狼

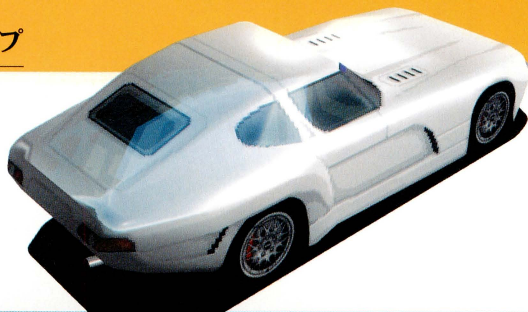
ミッドシップレイアウトのライトウェイトスポーツがメジューレだ。ウィングを付けたがらないアージュソロでは珍しく、取って付けたようにウィングがのる四角いリアビューが特徴だ。ライトウェイトスポーツということもあり2次予選からのエントリーとなるが、走りはV6エンジンをフルに使い切れる過激なもので、確かな足まわりがその挙動をサポートする。ベース車両のNA車両も、決勝GP最終戦のスーパーチューニングマシンも、低回転時にはあまりレスポンスが良くないのだが、いざアクセルを踏み込むと手に負えないほどのじゃじゃ馬ぶりを発揮し、特に決勝GPでは、エンジン回転数による、狼への変貌具合がわかっておもしろい。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	5	2nd. Heat	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	7700	230/5800	189	5
	9	Final GP	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	7700	272/6100	203	6
	16	Oval	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	8100	320/6300	294	6
PAC	5	2nd. Heat	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	7600	233/5900	198	5
	9	Final GP	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	7900	277/6200	216	6
	16	Oval	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	8300	323/6000	303	6
SOLVALOU	5	2nd. Heat	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	7800	236/6000	210	5
	9	Final GP	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	7800	280/6000	223	6
	16	Oval	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	8500	328/6100	315	6
DIG	5	2nd. Heat	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	7700	235/5800	200	5
	9	Final GP	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	8000	279/6200	210	6
	16	Oval	4000	1700	1050	980	V型6気筒OVC	2500	8400	325/6200	299	6

Age solo

ANTILOPE アンティロープ



フランスとアメリカの最強タッグ

ヨーロッパ市場を賑わす日本車に対向すべく、日本へ輸出する純スポーツカーとしてアージュ・ソロから投入されたのがアンティロープだ。いかにも日本人好みの流線型を生かしたデザインには、ミッドシップレイアウトで自然吸気の直列6気筒エンジンが搭載されており、エンスー系のマニアをニヤリとさせる風貌を持っている。しかし、素直なパワーバンドのエンジンとグリップ走行重視のシャーシ設計は、アージュ・ソロそのものであり、決して派手さはないが飽きのこないものだ。最高速度も220km前後までは出せるので、このクラスで見劣りすることはない。誰にでも楽しめる、サーキットの優等生的なマシンだ。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	10	Final GP	4400	1700	1180	1200	直列6気筒OHC	4000	7800	320/6200	207	6
PAC	10	Final GP	4400	1700	1180	1200	直列6気筒OHC	4000	8000	324/6200	219	6
SOLVALOU	10	Final GP	4400	1700	1180	1200	直列6気筒OHC	4000	8100	331/6300	228	6
DIG	10	Final GP	4400	1700	1180	1200	直列6気筒OHC	4000	8000	328/6100	219	6

Age solo

AVERSE アヴェルス



ヨーロッパが誇る日本車キラー

アヴェルスは、アージュ・ソロがアメリカの現地工場で生産している逆輸入車だ。ヨーロッパで成功したアージュが次なる市場として進出したのがアメリカである。そのアメリカでユーロピアンテイストが味わえる車として一世を風靡したモデルで、現在ではアメリカからフランスに逆輸入されている。アメリカンタイプらしくV型8気筒エンジンは、3,200ccのOHV。8,000という高回転まで回るエンジンだが、6,400回転という比較的低い回転数で最大馬力を発生させている。素直で比較的扱いやすいエンジンは、ワイドなボディとの相性も抜群で、意外に素直な走りが楽しめる。もちろんグリップ走行は忘れずに。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	11	Final GP	4300	1920	1050	750	V型8気筒OHV	3200	7900	226/6400	214	6
PAC	11	Final GP	4300	1920	1050	750	V型8気筒OHV	3200	8200	227/6400	223	6
SOLVALOU	11	Final GP	4300	1920	1050	750	V型8気筒OHV	3200	8300	232/6500	235	6
DIG	11	Final GP	4300	1920	1050	750	V型8気筒OHV	3200	8600	229/6600	228	6

Age solo

ESPION エスピオン

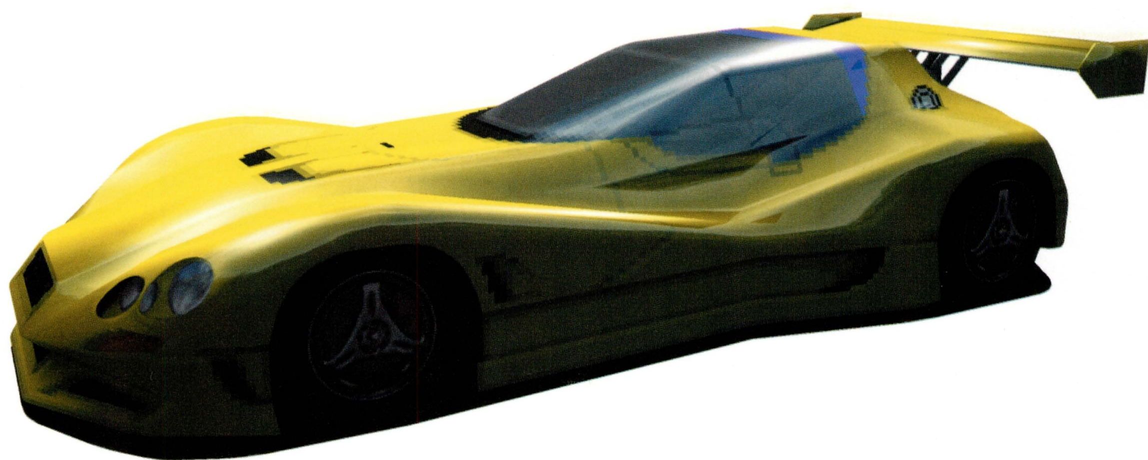


伝統のパワーユニットは禁断の果実

4,500ccの直列6気筒エンジンを搭載するエスピオンは、「禁断の果実」と呼ばれている。エスピオンという名前は、約50年ほど前、実際に大空で活躍したフランスの偵察型戦闘機からきている。人知れず敵地に潜入し、相手に致命的なダメージを与えたエスピオンが、今度は舞台をサーキットに変えて活躍しているわけだ。ここでも人知れず相手に近づき、あっという間に抜き去るという走りで、ライバルたちに致命的なダメージを与えている。ヨーロッパでは戦争ものはタブーであったのだが、戦争を知る開発者たちはマシンにその雄姿をだぶらせ、勝利の願いを込めてあえてエスピオンと命名したのだろう。ちなみにエスピオンとはスパイのこと。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	17	Oval	4600	1850	1180	1070	直列6気筒OHC	4500	8000	492/6200	301	6
PAC	17	Oval	4600	1850	1180	1070	直列6気筒OHC	4500	8400	497/6400	308	6
SOLVALOU	17	Oval	4600	1850	1180	1070	直列6気筒OHC	4500	8500	502/6500	319	6
DIG	17	Oval	4600	1850	1180	1070	直列6気筒OHC	4500	8600	500/6400	312	6





Age solo

LICORNE リコルヌ

アージュ・ソロが提案する美しい大人の遊び

アージュ・ソロが決勝GP制覇をめざして投入したのが、このリコルヌ。ただし、モータースポーツが高貴なスポーツとして認知されているフランスというお国柄、ただ勝つことだけが追求されているわけではない。「いかに美しく勝つか」というレースにとっては遊びとも言える点が重視され、そのポリシーがマシンのデザインにまで影響しているのだ。決勝GP制覇をめざすそのスペックは、3,000ccの直列4気筒DOHC。もちろんターボチューニングされ、最大馬力も350前後まで出せるようになっている。リアの巨大なウィングは、強烈に車体を路面に押しつける。まさにフランスが誇る本気のお遊びマシンだ。

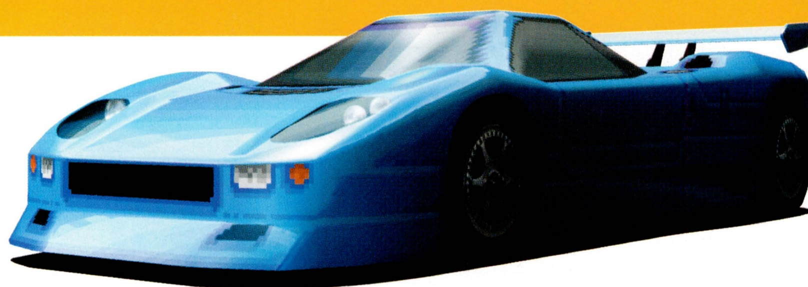
SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	12	Final GP	4072	1980	1055	890	直列4気筒DOHCターボ	3000	8100	346/6600	219	6
PAC	12	Final GP	4072	1980	1055	890	直列4気筒DOHCターボ	3000	8500	350/6700	230	6
SOLVALOU	12	Final GP	4072	1980	1055	890	直列4気筒DOHCターボ	3000	8700	353/6600	239	6
DIG	12	Final GP	4072	1980	1055	890	直列4気筒DOHCターボ	3000	8700	348/6700	244	6

その走りはどこまでもエレガントに

優等性的な走りに定評のあるアージュ・ソロが誇るエレガントスポーツの結晶が、このソルシエールだ。ベース車両はアージュ自信のピュアスポーツ限定市販車。

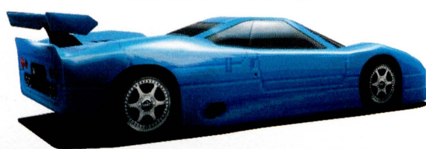
V12とはいえ、その走りはどこまでも素直に、そして扱いやすいものなのだが、レース仕様ということで、その素直なエンジンに荒々しさを注入している。排気量は6,000ccの高回転型のエンジンとなり、最高馬力も780を越えるものとなっているので、ソルシエールの特性も大きく変わっているはずなのだが、その気品漂うエレガンスなスタイリングと走りは、なんら変わっていない。アージュ・ソロの味そのもの、まさにエレガントスポーツカーだ。



Age solo

SORCIERE

ソルシエール



SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	18	Oval	4850	1970	1110	1060	V型12気筒	6000	8300	778/6600	303	6
PAC	18	Oval	4850	1970	1110	1060	V型12気筒	6000	8700	782/6700	315	6
SOLVALOU	18	Oval	4850	1970	1110	1060	V型12気筒	6000	9000	787/6900	324	6
DIG	18	Oval	4850	1970	1110	1060	V型12気筒	6000	8600	784/6900	319	6



Age solo

SUPERNOVA

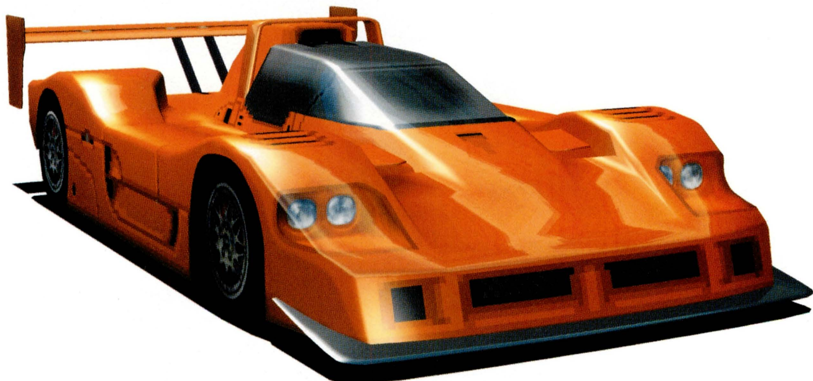
シュペルノーヴァ

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	19	Oval	4160	1980	1100	600	V型12気筒	4000	9500	614/7000	310	6
PAC	19	Oval	4160	1980	1100	600	V型12気筒	4000	9600	620/7100	321	6
SOLVALOU	19	Oval	4160	1980	1100	600	V型12気筒	4000	9600	623/7300	328	6
DIG	19	Oval	4160	1980	1100	600	V型12気筒	4000	9700	627/7400	335	6

決勝GPに投入されたシュペルノーヴァは、なんと昨年まで耐久レースに出場していたレーシングマシン。24時間耐久レースのチームアベック優勝など、輝かしい歴史を持つこのマシンが、RRRの最終戦に合わせてチューニング、リファインされて出てきたわけだ。4,000ccのV型12気筒エンジンは、600馬力を越えるスペックを持ち、異次元のドライビングが味わえる。

まだ一度も手にしたことがないRRRのチャンピオンシップ。その獲得のために、アージュ・ソロは耐久レース用のマシンを送り込んできた。RRRにかけるアージュ・ソロの本気がうかがえる。



耐久レーサーを投入するアージュソロの本気



Age solo

ECUREUIR エキュルイユ

極限の状態で発揮される原点の力

エキュルイユは、約30年ほど前ラリーカーとして活躍したマシンだ。当時のアージュ・ソロは第二次大戦後からの低迷状態がレース界で続いており、そのレース界に復活となったのが、国際ラリーにおけるエキュルイユでのワンツースリーフィニッシュだった。再出発の原点ともいえるエキュルイユを、RRRのスペシャルステージで復活させたわけなのだが、当時の並列2気筒500ccというエンジンはそのままに、最大馬力500kg/rpmを叩き出すという離れ技を演じている。この小さなボディにいったいどんな心臓が隠されているのか、モータージャーナリストは血眼になってその秘密を探ろうとするに違いない。

SPECIFICATIONS 主要諸元

チーム	グレード	使用ステージ	全長	全幅	全高	重量	エンジン種類	総排気量	回転数	最大馬力	最高速度	ギア数
MAPPY	20	?	2300	1290	1200	350	並列2気筒	500	7100	510/5900	312	1
PAC	20	?	2300	1290	1200	350	並列2気筒	500	6900	502/5500	294	1
SOLVALOU	20	?	2300	1290	1200	350	並列2気筒	500	7100	506/5800	306	1
DIG	20	?	2300	1290	1200	350	並列2気筒	500	7000	504/5700	301	1



ワールドカップ優勝記念商談会へようこそ!!



お求めやすさ抜群、手軽にフランス気分が味わえます。

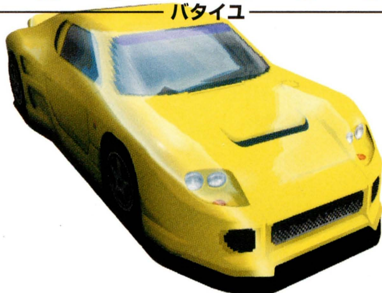
P R O P H E T I E
プロフェシー



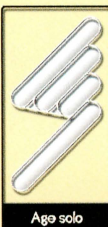
メーカー希望小売価格	4AT	5AT	5MT
	230.2万円	230.2万円	230.1万円

こんなクルマとは長くつきあいたい。

B A T A I L L E
バタイユ



メーカー希望小売価格	4AT	5AT	5MT
	420.7万円	430.2万円	430.1万円



お求めはご覧のアージュ・ソロ正規販売店へ

アージュ・三田 ✆(××)765-××××
アージュ・水戸 ✆(×××)765-××××
アージュ・多摩 ✆(×××)765-××××
アージュ・三重 ✆(×××)765-××××

あなたの街のアージュに永瀬麗子がやってくる。

永瀬麗子サイン会 & テレフォンカードプレゼント

今、ご契約されたお客様にもれなく、RRRキャンペーンガール永瀬麗子の特製1億度数テレホンカードを差し上げます。半永久的に使用可能、史上最強の粗品と自負するテレホンカードです。



12/32 土
12/33 日

今度の土日はアージュのお店でね！

憧れのアージュがこのお値段で！

アージュ・ソロを生んだフランスは、1998年のワールドカップで見事優勝を飾ることができました。これを記念して、アージュ・ソロでは今世紀最後の大特売フェアを実施いたします。

最高の贅沢、大人のあなたにこそ乗ってもらいたい

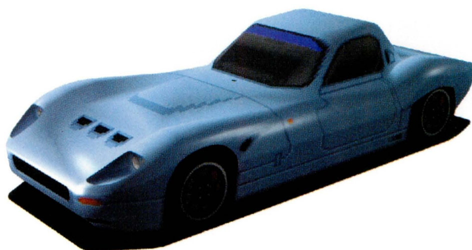
L I C O R N E
リコルヌ



メーカー希望小売価格	4AT	5AT	5MT
	840.5万円	850.7万円	850.6万円

ディリジャンてイイジャン、クラシックなボディラインが人気の秘密！

D I R I G E A N T
ディリジャン



メーカー希望小売価格	4AT	5AT	5MT
	400.6万円	430.2万円	430.1万円

ちょっぴり背伸びしたい若者にぴったり！

M E G E R E
メジェーレ



メーカー希望小売価格	4AT	5AT	5MT
	520.4万円	530.2万円	530.1万円

Approved Car Fair

アージュ認定中古車フェアも同時開催!!

今、ご契約されたお客様にもれなく、RRRキャンペーンガール永瀬麗子の等身大テレホンカードを差し上げます。

認定中古車の一例

●96年式 アージュ アルエット1.0
アルエットホワイト/左ハンドル/AT/検1年/走行1,000km/入門用/220万円

●96年式 アージュ アルエット1.3
アルエットホワイト/左ハンドル/MT/検1年/走行2万1,000km/クラッシュ8回/8万円

●96年式 アージュ アベイユGRADE5
ウルトラマリンブルー/左ハンドル/MT/検1年/走行4万3,000km/稀少車/385万円

●96年式 アージュ ベガースGRADE5
アージュイエロー/左ハンドル/MT/検1年/走行2万1,000km/雨天未使用/620万円

ホームページのご案内

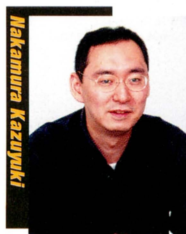


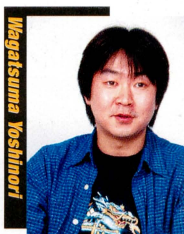
アージュ・ソロと提携する株式会社ナムコでは、ただいまホームページで「R4」に関する情報が盛りだくさん。タイムアタック大会も行うぞ!!

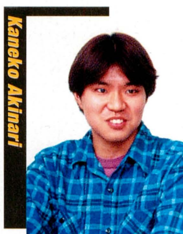
http://www.namco.co.jp/

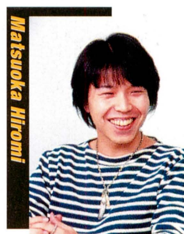
INTERVIEW

開発者インタビュー──CAR DESIGN TEAM 車グラフィックチーム


Nakamura Kazuyuki
中村　和幸


Wagatsuma Yoshinori
我妻　吉則


Kaneko Akinari
金子　晃也


Matsuoka Hiromi
松岡　大海

── 車のモデリングを担当なさった方々にお集まりいただいたんですが、みなさんの作業はだいたい終わったんでしょうか?
中村　あとはバグが出たのを直すくらいですね。
── まず、リッジシリーズが1、2、3と出て、その後に他社さんからもいろいろなレースゲームが出て、たぶん意識はされたと思うんですが、で、それらをふまえて次の4作目を作らなきゃいけないということで、前作までのものをどう変えたか、あるいは今回の作品でどんなものを作りたかったのかをお聞きしたいんですけれども。
中村　とりあえず、いちばん最初に思ったのは「他のゲームにはない形の車」ですね。割とリアル系の車のゲームが氾濫してるじゃないですか。その中でリッジシリーズはわりと架空の車できてるのが特徴だから、それをメリットと考えて、他ではなかなか出せないような車を出していこうかなと思ってました。
── スカイラインとかセリカではなくて完全にオリジナルの。
中村　本当だったらこんな車できないだろうな、でもあったらいいなというような夢があるような、そういうノリで。自分の趣味も結構入ってるんですけど(笑)。
── 車メーカーが今回3つまで共通ですよね。普通だったらガラッと変えちゃうのかなと思ったんですけど、これはなんか理由があったんでしょうか?
中村　あんまりその辺はこっちは考えてないんです(笑)。企画の方からそういう話があったのでそうした、という感じですね。
── デザイン的に前作を踏まえた部分というのはあるんですか?
中村　踏まえたといえばアッソルートとリザードくらいですね。アッソルートは直線的なデザインで、リザードはアメリカンなノリという感じで。あとは今回オリジナルでやりました。
── ファタリタってレイジレーサーにも登場してましたね。
中村　まあ、ファタリタだけではなくって、FAとかソルバルウとか、それっぽいものも入っているんです。集大成的なとらえ方もあったんで、リッジシリーズのものを全部ちょこっとずつ混ぜていこうかなと。おまけ的要素と考えてくれてもいいですね。
── 車のデザインというのは実際にやってみると難しいと思いますが、しかも今回は車の数多いですよね。やっぱり実車は参考にするんでしょうか?
中村　架空の車といってもなるべく構造や形なんかにウソをつきたくなかったので、アイデアやモデリングの参考に今回は資料をめちゃめちゃ買いまくりましたよ。たぶん30万円分くらい。
我妻　もっとかもしれない。あと取材にしても、会社として行く以外に、自分の趣味も入っているんでいろんなところに……例えばインディーカー行ったりとか、去年だとイタ車のフェスティヴァルとか、そういったイベントに行っては写真を撮りまくりました。
── そういうのが活かされて……なんて言っちゃマズいのかな(笑)?
我妻　パーツ単体でもけっこう参考になりますよ。
── 作業はどんな形で進めるのですか?　また、どの程度まで作り込むんでしょうか?
中村　車の中までは作りませんけど、ただ、寸法には気を使いましたね。人型のモデルを作るんですよ。それを車の中においてみて、「ああ、ちゃんと座れるな」みたいなことしたりとか(笑)。
── 車の寸法はきっちりと決めて作ると。メーカーによってもいろいろと工夫なさるんですか?　例えばリザードなんかはアメ車だからちょっと大きくとか?
中村　そうですね。たくさんの本物のデータを参考にして、このクラスならこのサイズ、という感じで進めていきました。不思議なものと言うか、やっぱりと言うか、本物の車のサイズを参考にすると、できあがったときにいい感じになるんですよ。
── 今回の車の出来については満足していますか?
中村　いいものになったとは思ってますが、それは単純に車の出来だけではなくって、背景とか実際に組み合わせた状態で見たときに、いいものになったなぁと実感しましたね。
── 今回はボディにチームマークが入ってますよね。レイジは市販車状態だったのですが、これはゲームの設定以外に、背景とかの絡みなどの理由もあるんでしょうか?
中村　カラーリングは今回ハデに行こうと最初に決めていたんですよ。やっぱり実際のレースカーを見てても、車の形よりはカラーリングの方が目に入りやすいというのがあったんで。カラーリングに凝るとおもしろいんじゃないかというのがあって。
── チームマークのカラーリングもみなさんのデザインなんですか?
中村　カラーリングは河野にまかせました。
河野　僕が基礎をおこして、そのうちに松岡がやりたいと言い出したんで(注:実は河野氏、グラフィック・背景班のディレクターということもあってインタビューが終了後も脇で待機しておりました)。
我妻　予選とオーバルが河野です。
松岡　決勝の最初が僕です。
── けっこう微妙にカラーリングが変わっているんですか?
我妻　変わってますね。例えばパックレーシングチームだと、初めは黄色と赤が入っているんですけど、終わりの方はほぼ赤ですね。
── そのへんはこだわりですね。
松岡　レースカーって同じチームカラーでも年代によってペイントパターンが違うじゃないですか。そういうのをゲームの中でもやってみたかったんです。
── 車本体の描き込みについておうかがいしたいんですが。大変でしたか、やっぱり。
金子　そうですね、プライオリティの設定は大変でしたが、モデリングに関しては楽しかったんで。あんまり苦労は(笑)。まあ、中村のイメージがあったんで、それに近づけるようにモデルを作るのは大変でしたし、あまり車のことを知らないんで、限られたポリゴンの中でどこを強調して作るかというのは気を使いました。
中村　彼は最初、全然車のこと知らなかったんですよ、けっこう教育しました(笑)。
── 最初の頃は辛くありませんでしたか?
金子　最初のうちはデザインがうまくモデルにならなくて苦労しましたけど、作っているうちにコツがわかってくるんで。中村にもチェックはしてもらいますから、やってて不安はなかったですけど。
中村　最初は作る時間よりもチェックしている時間の方が長かったですから(笑)。最後の方ではチェックの時間も大変短くなってスムーズでした。
── 実車ならここがこう違うとか、資料が豊富で確認しやすいでしょうが、中村さんのイメージをモデルで再現するというのは大変そうですね。
金子　イメージ画がたくさんあったんで、それについては特に問題はありませんでした。作っているうちに徐々に慣れてきましたし。
── 車にライトをあてて立体感や雰囲気を出していますね。
中村　あれは基本的に背景さんたちの作業なので。僕たちはあくまで素材を提供し、あとは監督さんにまかせようという感じですね。
松岡　色味に関しては基本的に河野の方でサンプルやチェックをやってるんですよ。こちらはまた、それを返してもらって仕上げて、という形です。
中村　今回は背景の方でけっこう容量をくっちゃってるんで、初めはちょっと不安だったんですけど。
我妻　後半になって環境マッピングができるぞ!ということで、これが乗ると乗らないとでは全然質感が違うんですよ。ボディの丸みとかですね。「てかり」などのおかげですごくわかりやすくなって、全体のグレードがより上がるんです。
── 背景とあわせて、トータルとして非常に良いものになったということですね。ありがとうございました。では最後にユーザーのみなさんに一言ずつメッセージをお願いいたします。
中村　形違いの車だけでも全部手に入れて見てもらえるとうれしいですね。感想お待ちしています。
我妻　造形的にけっこう凝っていて、ライトとかも立体的に作ってるんで細かいところも見てほしいですね。あと個人的にはホイールの中にブレーキローターとキャリパーも作ってるんで、ぜひ見ておいてください(笑)。
金子　ブレーキランプのフラーですか、ここも見てください(笑)。
松岡　デビルカーって言っていいんですか(笑)?　デビルカーって今まで、まっ黒とかまっ白とかっていうシンプルな色が続いてたんですけど、今回はペイントも入れて、けっこうハデにしたんで見てください。

Guidance of Circuits

4

コースガイド

To the finish line,
everywhere you look he's right on time.



『R4』には全部で8つのコースが登場する。プレイヤーはグランプリモードで全8戦を戦い抜くが、8つのコースはそれぞれ、第1戦、2戦がどのコースというように決められている。フォーミュラー1などで「第△戦はイタリアのサンマリノで、第×戦は日本の鈴鹿」というようにあらかじめ日程が組まれているようなものと思ってくれればいいだろう。

グランプリモードでは1戦1戦をこなすことで毎回違ったコースを楽しむことができるが、タイムアタックモードに関しては、最初は4つめのコースまでしか選択することができない。つまり、グランプリで5戦目以上に進出することができれば、それに対応した5～8までのコースを選択することができるというわけなのだ。すべてのコースが選択できるようにしておくために、まずグランプリを一度クリアしておけば問題ないだろう。なお、タイムアタックに関しては4つめまでという制限があったが、VSバトルモードに関してはまったく問題なし。最初から8つあるすべてのコースを選択することができるので、友だちとの対戦ではコース制限に関する心配は一切ご無用というわけだ。

また、これまでのリッジシリーズでもおなじみの「リバース」が今回も健在だ。「リバース」とは「逆走」のことで、コースをまったく逆に走るというもの。普段、右回りで走っているコースは、逆になるので左回りで走るということだ。これはタイムアタックでのみ実行することができる。まず、コースセレクトをする際に一番右端の8つめのコースを方向キーで選ぶと、さらにそこから右側へと移動させることができる。ここで方向キーの右を押すと1つめのコースに戻り、リバースコースが選択できるのだ。普段はコースマークの横に「N」と表示されているがこれが「R」になっていればリバースになっている証拠。グランプリで走り慣れているコースも、逆に走るとまったく違ったコースとしての顔を見せるぞ。

レースゲームという性質上、とかくコースの攻略に目がいってしまいがちだが、リッジシリーズの特徴でもある「グラフィックの質の高さ」にも目を向けてもらいたい。8つあるコースは空港や山間道やベイエリアなど、様々な地形で行われているが、それらの雰囲気を出すための演出（細かいオブジェなど）も非常に凝ったものになっているのだ。また、朝、昼、夜などのシチュエーションの違いも見逃せない。タイムアタックなどで時間の許す限り、コース内をゆっくりと探索してみるのがオススメだ。

ページの見方

コースに関する攻略を紹介しています。コースの最初から終わりまでをシミュレートし、全体のこと細かな情報が書かれていますので、参考にしてください。一度コースを走っておけば、より分かりやすくなるでしょう。

コースに関するデータをまとめています。レースが開催される日時、勝利条件、コースの距離などが一目でわかります。また、コース上で走行する部分だけを描いてありますので、そちらも合わせて確認しておきましょう。

特に重要なチェックポイントです。マップ上にマークが置かれ、そのチェックポイントに関するアドバイスが書かれていますので、必ず目を通しておきましょう。画面写真でも確認することができます。

そのコースに関する大まかな概要です。細かい情報はともかく、コースの雰囲気的なものをつかみたいときなどに役立ちます。まずはここの情報を読んで、コースのひととなりを知っておきましょう。

ヘルタースケルター

1st Heat　Race 1

Helter Skelter in Yokohama

栄光の座をかけた「RRR '99」がいよいよ幕を開ける。記念すべき第1レースの舞台となるのは「ヘルタースケルター」だ。抜けるような青空の下に広がる湾岸都市"横浜"。折しも「なむこみらい22」と名づけられたニュータウンの開発が進められ、近代的なビルの谷間をハイウェイがぬうように駆け巡る、立体的サーキットだ。

初戦ということもあり、高度なテクニックが要求されるようなコーナーはない。しかし、LAP数が2周と、短時間の勝負になっているので、大幅な減速は命取りとなる。堅実な走りを心がけよう。

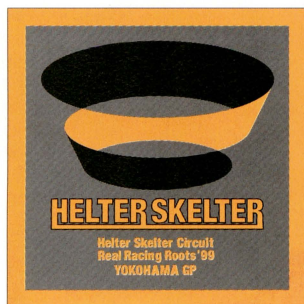
レース開始後、最初に迎えるのはトンネル内のコーナー。ここでは、走行距離を縮めるためにインベタで攻めるのがベストだ。できればトンネルに入る前にライバルカーを1台抜いておきたい。

トンネルを抜けた直後にある緩やかなS字カーブでは、できればコースの左側をすり抜けたいが、ライバルカーがいる場合は右側にラインを取ろう。

なむこみらい22の急カーブは、ドリフトorグリップ走行で抜ける必要がある。アウトからイン側に切れ込もう。ブレーキで減速するのも悪くない。

2ndトンネルのカーブは、チームによっては曲がりきれない。できるだけアウト側（右）から入り、壁に接触しそうな場合は、早めのドリフトorグリップ走行で対処しよう。

スプーンカーブの手前はアウト・イン・アウトで切り抜け、最終コーナーはドリフトorグリップ走行で切り抜けよう。アウト・イン・アウトの基本を忘れずに。



なむこみらい22

なむこみらい22（ディグダグ建設造成地帯）

1stトンネル

Helter Skelter Course Data

日程 05/01（土）11:30
予選通過条件 3位以内
Lap 2周
Length 5220m

プーカァライン(2ndトンネル)

CHECK 1

市街地

最終コーナー

CHECK 3

CHECK 2

クリエイティブセンター

Goal

Start



CHECK 1

トンネルを抜けたらインベタで攻める。できるだけ走行距離を縮めておこう。ただし、壁に激突しないように気をつけること。



CHECK 2

2周目に入るとき、ムダな動きは厳禁。トップスピードを必ず維持し、ライバルカーと競り合うときは一気に抜き去ること。



CHECK 3

ライバルカーとの競り合いに注意。ライバルカーの動きに合わせて、インorアウトのどちらを攻めるかを臨機応変に決めよう。無理にイン側で競り合うと、接触の危険がある。

ワンダーヒルは初戦と比べると難易度がかなり高くなっており、とても第2戦とは思えないほどだ。第1コーナーのヘアピンAからさっそくドリフトorグリップ走行のテクニックが要求される。コースの中央からイン側に切り込んで仕掛けるといいだろう。ただし、切り抜けたあとも油断してはいけない。次のコーナーに備えるためにも、すぐにコース右側に移動しよう。

落下防止用トンネルAの付近は複合カーブになっている。それぞれのカーブを抜けるときは、アウト側ぎりぎりからインに切り込む。これを繰り返せばOK。1つめのカーブの抜け方が悪いと、2つめのカーブを抜けるのがつらくなる。

このコース最大の難所である、トンネル後のヘアピンB。ドリフトタイプの車は、アウトラインぎりぎりから、早めにドリフトを仕掛ければ問題なく抜けられる。しかし、グリップタイプの場合、タイミングが非常にシビア。危険だと思ったらブレーキングで切り抜けよう。やはりアウト側から早めに仕掛けることを忘れずに。

ループコーナーは、アウトからインに切り込んで進入。この後、グリップタイプの場合はグリップ走行に切り替えて一気にイン側（右）に切り込み、ドリフトタイプの場合は、ドリフト走行で一気に旋回しよう。

ダム
落下防止用トンネルA
ヘアピンB
CHECK 2
CHECK 1
ヘアピンA
Goal

Wonderhill Course Data
日程 05/15（土）17:30
予選通過条件 3位以内
Lap 2周
Length 6686m



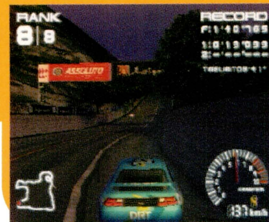
ワンダーヒル

1st Heat　Race 2

Wonderhill in Fukuoka

近代的なビル街から舞台は一転して木々が生い茂る山林へ。夕暮れが光と陰のショーを演出する中、熾烈なレースの火蓋が切って落とされる。ここ「ワンダーヒル」は林道をベースに設計されたサーキットだけあり、起伏や変化に富んだコースだ。コースの見通しが決してよくないので、ルートを覚え、細心のコントロールで攻めていこう。

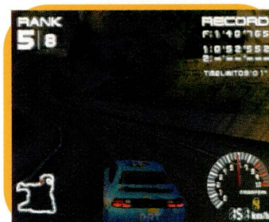
山岳地帯
ループコーナー
O型トンネル
丘陵地
S字カーブ
最終コーナー
Start
CHECK 3
CHECK 4
CHECK 5



CHECK 1
コーナーを抜けたあと、コースが急激に狭くなる。壁に激突しないよう、すぐに右側いっぱいに寄ろう。



CHECK 2
急なコーナーではあるが、アウトラインぎりぎりからイン側に切り込めば、ノンブレーキで曲がりきれる。特別なテクニックは不要。



CHECK 3
ちょっと急なS字コーナー。1つ目をアウト・インで抜け、すぐに2つ目のインに切り込もう。曲がり切れない場合は、ドリフトorグリップで対処。



CHECK 4
2度目のS字コーナー。ここは基本通りに直線で走り、それぞれのカーブを細かいハンドル操作で丁寧に抜けよう。



CHECK 5
すこし角度がキツめの最終コーナーでは、アウトからインに切り込み、路肩ぎりぎりを使って攻めよう。

Edge of The Earth Course Data

日程 07/01 (土) 20:45
予選通過条件 2位以内
Lap 3周
Length 5665m

ヘアピン
スタジアム
市 街
1stトンネル
管制施設
CHECK 1
検問施設
Goal

一見シンプルなコースだが、高度なテクニックが要求されるコーナーがところどころに見受けられる。また、夜間のレースとなるので、見通しがとても悪い。コースを完全に覚える、もしくは画面上のコース図を頼りに各コーナーに備える必要があるだろう。

最初の難関は、コース左上にあるヘアピンコーナー。グリップorドリフトで攻めることになるが、グリップタイプの場合は、アウト・インで切り込んだあとにグリップ走行に切り替えること。コース図を見るとかなり急なコーナーに見えるが、実は角度自体はそんなにきつくはない。

スタジアムの手前には大きなS字コーナーがある。ここは、1つ目をアウトからイン（右）に切り込んで、2つめのコーナーを少し引きつけてからイン側（左）に切り込もう。

ワンダーシティのコーナーは、ドリフトorグリップ走行。ドリフトは早めに仕掛けて、グリップタイプの場合は、グリップ走行でアウト・インと切り込もう。

2ndトンネルは、インベタで走ろう。ライバルカーはイン側には進入してこないので、競り合っている場合は、トンネルの出口で勝負を賭けるといいだろう。



Edge Of The Earth

エッジ オブ ジ アース

2st Heat Race 1

Edge of The Earth in New York

夜の空港とハイウェイを舞台に展開する「エッジ オブ ジアース」。マシンのヘッドライトが闇に映え、よりスピード感を増している。滑走路横に設けられたメインストレートからは離着陸する飛行機を眺めることもできるが、レーサーたちにそれを楽しむ余裕はない。夜の静寂を破り、狼たちの熾烈なデッドヒートが繰り広げられるのだ。

ワンダーシティ
CHECK 3
ナムコホームテック
2ndトンネル
CHECK 2
高層ビル街
空港地下施設
Start
タキシングロード



CHECK 1
最初の緩やかなコーナー。アウトから切り込んで、インベタで走ろう。最初からインベタで走ろうとすると、曲がりきれない場合があるので注意してほしい。



CHECK 2
ここのS字コーナーは、1つ目をアウトからインに切り込んでクリアし、2つ目のコーナーは直進すれば抜けられる。



CHECK 3
ワンダーシティの次にあるコーナーは、アウト・イン・アウトの基本テクニックで抜けられる。もちろん、ノンブレーキだ。

コースを見渡したときに気になるのは、あちらこちらで目につく急なコーナーだ。実はこのコース、急なコーナーよりも、緩やかそうに見えるコーナーの方が厄介。できるだけインを攻めようとすると、痛い目を見ることになるのだ。1stトンネルの出口も、イン側を攻めると、曲がりきれないことが多い。コースの中央あたりからインに切り込んでいこう。

灯台のコーナーはドリフトorグリップ走行できり抜けることになる。ドリフトは浅い角度で早めに仕掛けよう。グリップタイプは、アクセルを離す時間を最小限に抑えながらアウトぎりぎりから攻めるのがコツ。

コンテナ地帯の直角カーブも、ドリフトorグリップ走行で早めに攻める必要があるが、どちらの場合も、アウトラインぎりぎりから仕掛けよう。グリップ走行の場合は、アクセルを踏み直したときのふくらみを考えて、慎重にハンドルを切ろう。

市街地から最終コーナー出口までは巨大なS字コーナーとなっている。1つ目のコーナーを攻めるときに、高低差の関係上、車がはねてしまうので、早めにインに切り込んでおかないと、あわてるハメになるだろう。2つ目のコーナーは、角度が緩いので問題なく曲がれるはずだ。

コンテナ地帯

湾岸地帯

CHECK 1

なむこみらい22

灯台

なむこみらい22（ディグダグ建設造成地帯）

1stトンネル

Out of Blue Course Data

日程 07/15（木）06:30
予選通過条件 2位以内
Lap 3周
Length 5564m



アウト オブ ブルー
2nd Heat　Race 2
Out of Blue in Yokohama

「アウト オブ ブルー」は「ヘルター スケルター」とメインストレートを共有する姉妹コースだ。しかしこちらは早朝のスタート。まだ人気のない湾岸地帯やコンテナ地帯を抜けてゆく臨海サーキットなのだ。予選突破をめざし、エースドライバーたちの生き残りをかけたバトルが、早朝の港に爆音を響きわたらせる。

CHECK 2

スプーンカーブ

2ndトンネル

CHECK 3

市街地

最終コーナー

CHECK 4

クリエイティブセンター

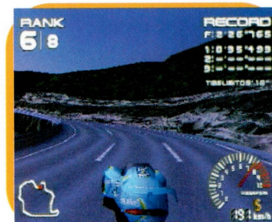
Goal

Start



CHECK 1

灯台を抜けたあとのコーナーは、アウトラインもしくは中央からインに切り込むこと。インから攻めようとすると、湾岸地帯の壁に接触することになる。



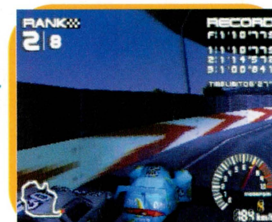
CHECK 2

巨大なS字コーナー。1つ目のコーナーからアウト・イン・アウト・インとラインを取って攻めること。ライバルカーと競り合うことが多いので、ミスなくかわせるラインをマスターしよう。



CHECK 3

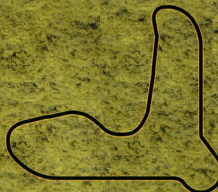
標識は直角コーナーを表しているが、アウトラインぎりぎりからインに切り込めば、なんとか曲がりきれるが、無難にいくならドリフトorグリップ走行を使った方がいいだろう。



CHECK 4

市街地から最終コーナーでライバルカーと競り合うことは少なくない。できるだけイン側によって、テールをライバルカーに当てながら抜くテクニックを使いたい。

Phantomile
Course Data
日程 **9/24（金）12:00**
勝利条件 **1位**
Lap **3周**
Length **3012m**



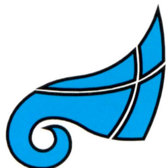
トンネル
高層ビル群
CHECK 1
1stコーナー
Goal
パックマン&プーカァ

距離が短いファントマイルは短期決戦。1回のミスが命取りになるということだ。しかも、マシンの最高速度は200km/h以上。ドリフトorグリップは早めに仕掛けるようにしてほしい。

さて、最初のコーナーでは、早速ドリフトorグリップ走行で攻めることになる。パックマン&プーカァからアウトラインに位置し、徐々にイン側に切り込んでいこう。そして、1stコーナーが見えてきたらドリフト&グリップ走行に切り替えるのだ。

トンネル内は急角度のS字コーナーになっている。1つ目のコーナーでは中央のラインを走り、2つ目のカーブでイン側に切り込もう。シフトチェンジやブレーキによる減速の必要はないが、すべては1つ目のコーナーの抜け方に掛かっていることを覚えておこう。

コース右上のヘアピンは複合カーブになっている。ドリフトタイプの場合は、アウトラインぎりぎりからイン側に切り込んで、そこからドリフトで攻めれば、2つのコーナーを一気に抜けることができる。グリップタイプの場合は、アウトから内側の壁ぎりぎりまでアクセルオフで切り込めば、加速しながら2つ目のコーナーを抜けることができる。



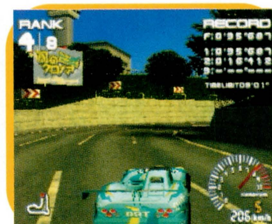
ファントマイル
FINAL GP Race 1
Phantomile in Yokohama

決勝GPの第1レースは、高速ショートサーキットとして名高い「ファントマイル」で開催される。空に漂う飛行船、メインストリートに飾られたパックマンやプーカァなど、景色だけはなんとものどか。だが勝負をかけるポイントはごく限られたコーナーしかなく、景色とはうらはらに、レーサーたちの緊張感はいつにもまして高まっているのだ。

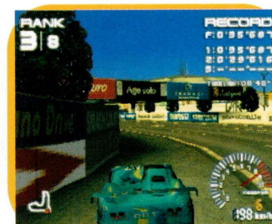
飛行船発着場
ヘアピン
CHECK 2
ナムコビル
パックマンドーム
最終コーナー
Start
CHECK 3



CHECK 1
トンネルに入ったとき、一見インベタで抜けられそうだが、それだと2つめのカーブで減速をするはめになる。トンネルに入った時点からアウト側にラインを取ろう。



CHECK 2
グリップタイプの車を使っているときは、早めに仕掛けること。グリップ走行でアウト・インと攻め、内側の壁の恐怖に負けずに、思い切りハンドルを切ろう。



CHECK 3
最終の複合コーナーは、思い切りの良いドリフトorグリップで対処しよう。欲張って加速しようとすると、出口左側の壁に当たってしまうので注意。

Brightest Nite Course Data

日程 10/22（金）21：45
勝利条件 1位
Lap 3周
Length 5868m

夜間のレースだが、街灯が灯っているため、視界はそれほど悪くはない。また、長距離コースなので、ライバルカーとの競り合いに焦る必要はないだろう。強引な競り合いは極力なくし、各コーナーを丁寧に攻めてほしい。

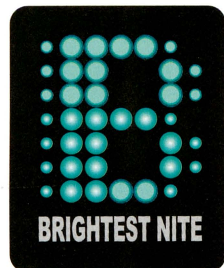
トンネル内のコーナーは、ハイスピードのこのレースでは曲がりきれないように見えるが、アウトラインぎりぎりから攻めれば、アウト・イン・アウトの基本テクニックが通用する。万が一壁にぶつかってしまいそうな場合は、軽いドリフトorグリップ走行でしのごう。

2ndトンネルを抜けるとヘアピンコーナーが待ちかまえているのだが、急な高低差のため、スピードがのっていると車がジャンプする。車の立て直しにもたもたしているとヘアピンに間に合わないので、トンネル内の時点で右側にラインを取り、ヘアピンに備えよう。

3つ目のトンネルを抜けると、またもジャンプポイント。ここで迎えることになるのは直角コーナーだ。ドリフトは早めに仕掛け、グリップタイプで攻める場合は、コーナーの手前からアクセルを離してインに切れ込み、車体を少し内側に向ける感じでアクセルを踏み直そう。

空港地下施設を通過する最終コーナーはコース図で見ると急カーブになっているが、これはアスファルト部分の話。実際は路肩が広く、インベタで攻めることが可能だ。ただし、出口付近で一度アウト側にラインを取っておく必要がある。

CHECK 2
たまご帝国
ナムコワンダーエッグ
2ndトンネル
スタジアム
市街地
1stトンネル
管制施設
CHECK 1
検問施設
Goal



ブライテスト ナイト
FINAL GP Race 2
Brightest Nite in New York

「エッジ オブ ジ アース」に引き続き、空港にメインストリートをおいた「ブライテスト ナイト」は、あのワンダーエッグやたまご帝国の中を突っ切る異色コースだ。園内にはライトアップされたオブジェや建造物が点在し、いっそう夜景を華やかなものにしているが、ヘアピンや直角コーナーなどの難関も待ち受けている。

3rdトンネル

T字路（直角コーナー

CHECK 3

ヘアピン

CHECK 4

空港地下施設

Start

タキシングロード



CHECK 1

コース図では急角度に見えるが、最初のコーナーはインベタで攻めればOK。できるだけスピードを落とさずに走ろう。



CHECK 2

基本的には1つ手前のヘアピンと同じように攻める。グリップタイプの車は、細かいアクセルワークでアウト・インのラインを取る。



CHECK 3

トンネル内はとても狭い。ライバルカーが前を走っていても無理に抜きにいかないほうが良い。無難にブレーキを踏んでもいいだろう。



CHECK 4

ライバルカーはアスファルトを走るので、路肩を利用して一気にインを突こう。出口付近で強引に競り合うと良い。

コース全体の左半分は、ワンダーヒルと同じ構成になっているが、今回はスピードが桁違いに早いので、まったく同じように……というわけにはいかない。また、急なコーナーが多いので、壁に激突しないように注意してほしい。

まず、最初のヘアピンAだが、ここではスプーンカーブのテクニックを使っていこう。アウトラインぎりぎりを走り、急角度でインに切れ込む。そして、アウトに膨らみ始めたら、ドリフトorグリップのそれぞれの走行に切り替えよう。

落下防止用トンネルA後のヘアピンBは、ワンダーヒルと同じ要領で攻めれば良い。ただし、ドリフトは少し早めに、グリップ走行の場合は、イン側に切れ込む瞬間にブレーキを踏むこと。中途半端なハンドルワークでは曲がりきれないので、思い切りハンドルを切るよう注意したい。

天文台通過後の直角コーナーは、ドリフトタイプの場合は、コース中央あたりから早めのドリフトで曲がり、グリップタイプの場合は、アウトからインにグリップ走行で切り込む。とにかく早め早めの対処が肝心だ。

ダム
直角コーナーA
CHECK 2
落下防止用トンネルA
ヘアピンB
CHECK 4
CHECK 1
直角コーナーB
ヘアピンA
Goal

Heaven and Hell Course Data
日程 11/26(金)15:00
勝利条件 1位
Lap 3周
Length 6456m



HEAVEN AND HELL

ヘブン アンド ヘル
FINAL GP Race 3
Heaven and Hell in Fukuoka

「ワンダーヒル」の姉妹コース「ヘブン アンド ヘル」。コース全長もほぼ同等ながら、ダムから分岐するルートの険しさは「ワンダーヒル」の比ではない。特に頂上付近の天文台からは、急な下り坂で次々と勝負所が連なり、息つくひまもないほどだ。わずかなミスが命取りになる、まさに天国と地獄の分かれ道といえるだろう。

郵便はがき

恐縮ですが
切手を必ず
貼付して下
さい

1 4 6 - 8 6 8 6

（受取人）

東京都　千鳥郵便局
私書箱17号
（株）ナムコ
ナムコット係 行

この度は弊社の商品をお買い求めいただき、ありがとうございます。お手数ですが、今後の製品開発の参考にしたく、お買い求めの商品につきましてのご意見ご感想をお寄せ下さい。毎月抽選により、ナムコオリジナルグッズをお送りいたします。

住所	〒 都道 府県 TEL　（　　）	
フリガナ		男・女
氏名		年齢　　歳
職業（学年）		
お買い求め年月日	年　月　日	
お買い求め価格	円	

ナムコ公式ガイドブック「R4」読者アンケート

1. つぎの項目につきまして、ご自由に評価して下さい。

カバーの感じ［　　　　　　　　　　　　　　　　　］
記事の内容は［　　　　　　　　　　　　　　　　　］
情報の量は［　　　　　　　　　　　　　　　　　］
読みやすさは［　　　　　　　　　　　　　　　　　］
価格は［　　　　　　　　　　　　　　　　　］
満足度は［　　　　　　　　　　　　　　　　　］

2. この公式ガイドブックの発売を何で知りましたか（複数回答可）

□お店で見て
□雑誌記事を見て
□雑誌広告を見て
□ポスター、チラシを見て
□友人に薦められて
□ソフト解説書の広告を見て
□ナムコのホームページを見て
□その他［　　　　　　　　　　　　　　　　　］

3. ソフトを買っているお店に公式ガイドブックがいっしょにあると便利ですか？

［　　　　　　　　　　　　　　　　　］

4. この公式ガイドブックに対するご意見・ご感想をお聞かせ下さい。

［　　　　　　　　　　　　　　　　　］

5. 今後、公式ガイドブックの企画へのご要望がありましたらお書き下さい。

［例・お試しCD版をつけて、○○のビジュアルブックがほしいetc.　　　　　　　　　　　　　　　　　］

ご協力ありがとうございました

最終コーナー

ショッピングセンター

CHECK 4

CHECK 3

CHECK 2

旧市街エリア

第3コーナー



CHECK 1

イン側に切り込むタイミングが難しい。そのタイミングは、最高速度の速いマシンに乗っているほどシビアになっていくのだ。



CHECK 2

インベタからアウト側にラインを取ろう。このとき、ライバルカーの動きに注意。独走状態のときにラインを変えるようにしたい。



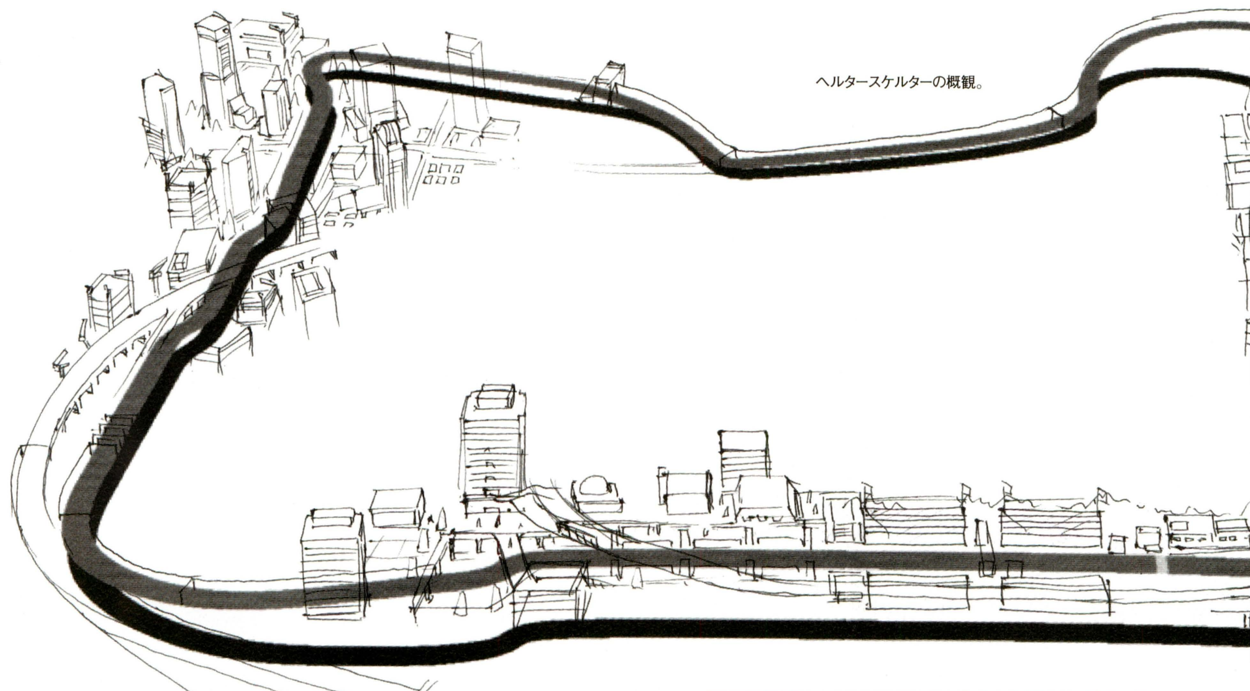
CHECK 3

アウトラインぎりぎりからイン側に一気に切り込む。1位と競り合っている場合、ここの抜け具合によって差は大きく変わる。

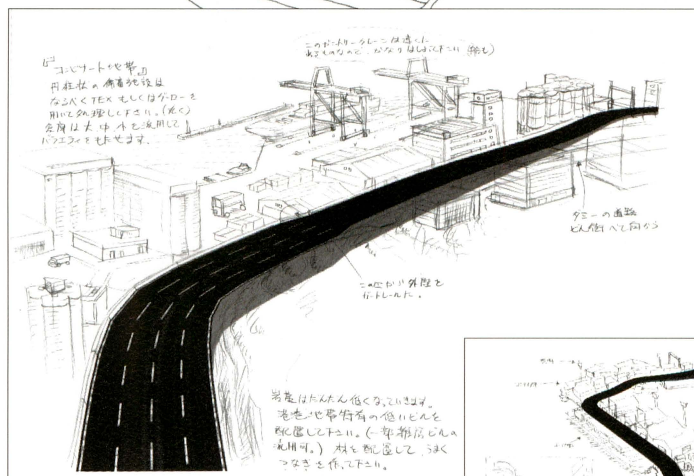


CHECK 4

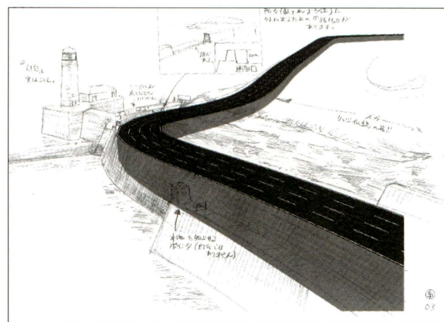
2周目以降は、ここで車の最高速度が出せるようにしたい。ムダな動きをなくし、針の穴に糸を通すぐらいの細心さを持って一直線に走ろう。



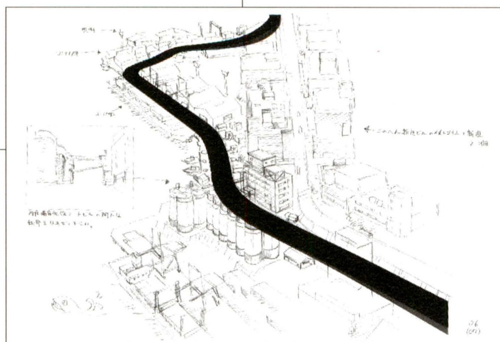
ヘルタースケルターの概観。



アウト オブ ブルーの景観あれこれ。港付近のコンテナ群やかなり細かく描き込まれている。



アウト オブ ブルーの灯台が、実はソル（ゼビウスに登場したアレです）だったとは!

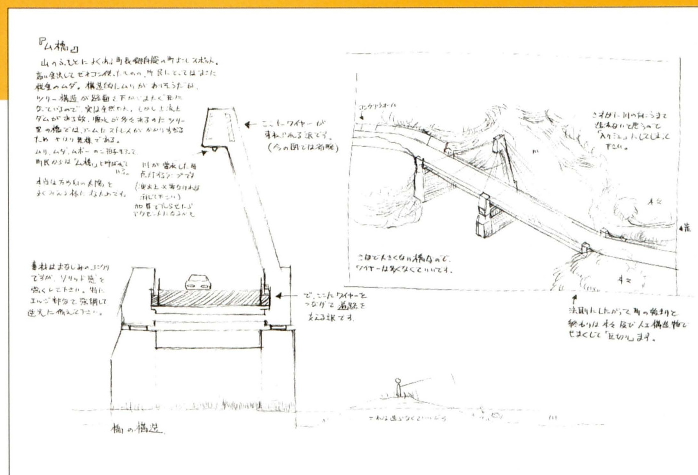


コース設定画集

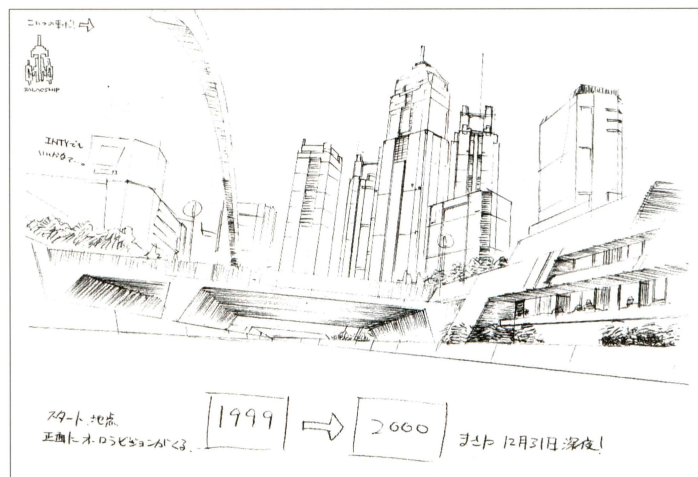
Sketch

登場人物などのキャラクターが重視されるゲームの攻略本では、けっこう目玉的に扱われることが多い設定画集。今回はちょっと珍しく、レースゲームのサーキットの設定資料を少しご覧にいれよう。これらの絵が果たしてどのようにグラフィック処理されたのか、それは実際にゲーム画面で見比べてみてほしい。タイムアタックモードなどで、ゆっくり走ってみれば、コース上の様々な建物や看板にもいろいろな趣向が凝らされていることがわかるはずだ。

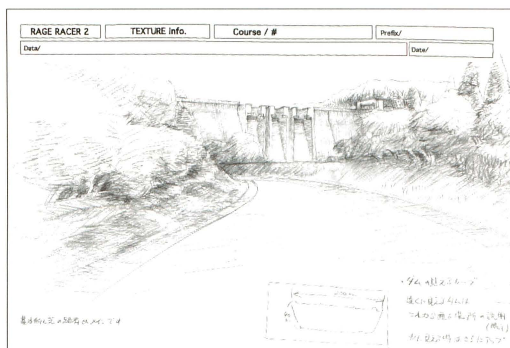


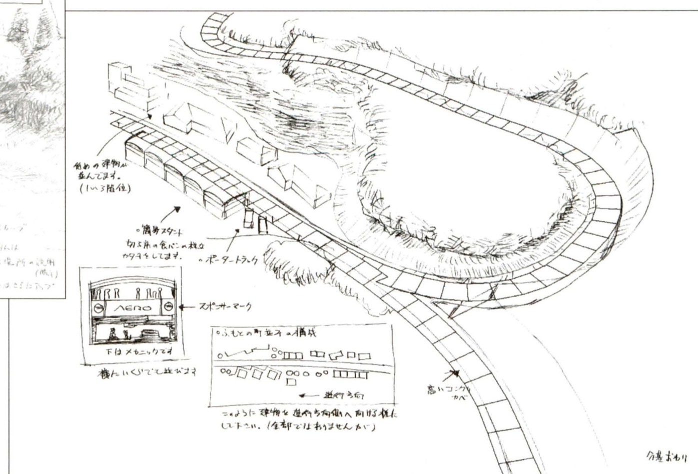


ワンダーヒル等のコースでスタート直後に通過する橋。インタビューで開発者が語っていた「ゲームを楽しむためのウソの部分」だ。



シューティング フープスでのビル群。動きを説明するのに、ギャラクシアンが使われているのがなんともいい味を。



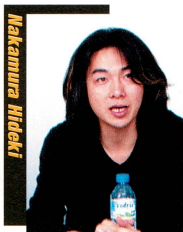


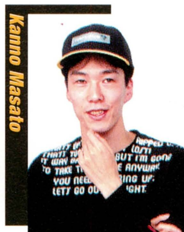
ワンダーヒル、ヘブン アンド ヘルの景観。ふもとの町並みなど、けっこう細かな設定がなされている。

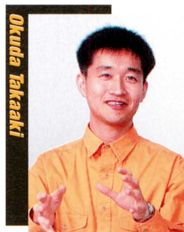
開発者インタビュー —— 背景グラフィックチーム

SETTING DESIGN TEAM


Kouno Kazutoki
河野　一聡


Nakamura Hideki
中村　英貴


Kanno Masato
菅野　昌人


Okuda Takaaki
奥田　孝明


Tominaga Mika
富永　美香

―― 今回はシリーズの4作目ということで、しかも合間に某社からライバルが出たり、いろいろ考える部分もあったと思うのですが?

河野　そうですね、確かに最初は頭を悩ますことが多かったんですが、いろいろ考えた結果、リッジレーサーの集大成にするっていうことに落ち着きました。あとはゲームらしいゲームを作るということ。たぶん企画の人も同じことを言ってると思うんですが、シミュレータではなく、ナムコらしいレースゲームとしての決定版を出すということをメインに考えて作ってきました。それで他のソフトとの差別化を図りたかったし、今はそれがちゃんと達成できて満足している状態です。

―― シミュレータとゲームの差はどこにあるのでしょうか?

河野　僕の個人的意見では、いっぱい「ウソ」をついちゃうというか、みんなが楽しめるような魅力的なウソをいっぱい盛り込んで、実際のレースとは違うけれども楽しいモノっていう、みんなが楽しめるならリアルじゃなくてもいいし、そういう僕らのイマジネーションの部分をちゃんと盛り込んで作るというのが「ゲーム」だと考えています。シミュレータはその点、本当にリアルに近づけていくものなので、全然別物なのかなと。そういう意味では、ナムコはゲーム屋さんなので、ゲームということにこだわっているつもりです。

―― 具体的には、背景とかコースでどんなウソをついているんでしょう?

菅野　最初のリッジレーサーのすばらしい点は、ドリフトの挙動やグラフィックの美しさというのもあるんですけど、いちばん大きかったのがテクスチャーやモデルといった3Dの形を作っているものが「いかようにもとれる」という点だと思うんです。そのものずばりを描くんじゃなくて、例えば防護壁だったら鉄製なのかポリウレタンなのか、そういうものをあえて微細に描かない。グラフィック的にリッジシリーズが踏襲すべき良い点かなと思ってます。例えば山のコースでしたら橋ですね。本当はあんなデザインの橋はどこにもないんですけれども、どういうふうにもとれるような。

―― 本当だったら乗ったら落ちる……みたいな(笑)。

菅野　設定画をおこすときにそんなことを考えつつ描いた覚えがあります。ちょうどあそこは影がしっかり見えるところだったので、進行方向のちょうど左側に穴を開けたんですけど……そういう遊びもあっていいと思います。

河野　デザインをかなり誇張して作ったり、実際にそういうものはありえないんですけれど、ゲームの世界ではありかなと。ある程度基礎がかためてあれば、イマジネーションでどんどん見たことないものを作っていく、そんな作り方をしているので。ま、全体的に「ウソ」なんですけれども……(笑)。

中村　現実としては存在していないけれども、存在しておかしくないものは、いわゆる設計的に存在してておかしくない部分は絶対に外さないようにするっていうところです。

―― 映画とか小説でも、「いかに上手にウソをつくか」みたいな言い方をしますものね。

河野　魅力的なものになってればいいんです。とにかく興ざめなウソにならないように気をつけてます。

―― コースに朝や夜という設定があり、光の加減がすごくきれいなんですが、あれも「作った部分」なんですか?

河野　今までだと、朝昼夜が1コースの間で変わっていってたんですが、どうしても表現に限界がきちゃうんです。同じテクスチャーで夜と昼を表現しなきゃいけない。そういう意味でも今回は朝、昼、晩をちゃんと分けて表現したわけです。今回のコンセプトにもある、そういう架空の色味というか、例えば夕方のオレンジ色の光と紫色の影とかを表現するためには、どうしてもコースごとに確定させて、いちばんきれいな時間帯を選んでやるという……。

―― コースはすべて想像ですか?

河野　そのへんはあまり……(笑)。ま、近場です(笑)。デザイナーの菅野が1人でカメラ持ってロケに行って(笑)。

―― コースの造形はどんなふうに考えるんですか?　レイジレーサーでは粘土で作るようなこともうかがったんですが。

奥田　R4でも最初の頃は、コースの、いわゆる走るところ自体は粘土で作ったこともありました。

菅野　いちばん最初に河野と企画の方がやった仕事というのが「いったいどこを走りたいのか」を明確にするための作業でしたね。

奥田　その後、彼(菅野)が点景みたいなイメージをあげて、それをもとに実際のモデルを作っていきます。頭の中でイメージして描くわけですから、どうしても実際のコースとかみ合わなかったりするんですが、そういうのが出る度に「ああしよう」「こうしよう」ということを個別に話をして進めます。とりあえず作ってみても、やっぱり実際に画面に出してみるとまた違ったり、ということが往々にしてあるので、するとまた修正すると。やっぱり上から見たイメージ、他の視点から見たときと実際に走ってみたときの視点のイメージというのは必ずしも一致しませんので。

河野　菅野はすごくかっこいいクールなデザインをする人なんですよ。今回は8つのコースのバランスをとるために……菅野はメインでクールなデザイン、富永は女性らしい感性のデザインと(笑)。

奥田　初耳ですね(笑)。

―― 女性らしい感性が活かされたコースというのは?

奥田　例えばファントマイル。

富永　パックマンやプーカァを置いてみたり。私の方でデザインをあげて、あとで菅野にチェックを入れてもらう形なんですが。

菅野　でもほとんどOKでした。大きな変更もないし。富永のデザインで「あ、これは俺にはできなかったな」と思ったのが、ドームの形ですね。上から見るとパックマンがエサを食べる形なんです。ちょっとした遊びがひょこっと入っていたりする。で、あの面だけライトを強烈にして、白く飛んだ色味で、こぎれいな、こじゃれた感じにしてみました(笑)。

―― コーナーの曲がり具合などは、難易度などにも影響しますが、この辺はバランスをとりながら?

中村　基本的な難易度の設定というのはやはり企画側でするものなので、それらが変わる度に、コースに対して変更が加わってくるということはありました。作業の前半ですね。後半になってからはそのあたりも固まって、それらに対して肉付けをしていく、見栄えを作っていくという作業だったので、ほとんど修正なしで進みました。ま、確かにつらいときはありましたけど(笑)。ですけど、それほど大幅な変更はなかったです。

―― 今回、特に前作までと違う部分はありますか?

中村　前回までは道だとわかるところだけが走れる部分だったんですが、今回は道以外の部分で、見た目の道よりも外側の、例えばアスファルトが引かれていない部分も走れるようになってたりします。そのへんに対しては路面に抵抗が加わったりしますので、そういうところは前回とは違うのかなと思いますね。

河野　あと、色づけですか。今回はグラデーションがなだらかについていたり、路面に影がちゃんとついていたりということをやりたかったんです。でも、プレイステーション自体の能力は何も変わってないわけなんですよね。その器の中であれを実現させるというのはかなり厳しいことで、プログラマーさんにはかなり無理をしてもらってます。グラフィッカーのスタッフにも「テクスチャー小さくしろ」みたいな無理を言ってやっと実現できたことなので、たぶん今のレースゲームの中ではいちばんすごい描画能力を持っていると思います。他ではできないだろうな……と片山が言ってました(笑)。

―― 照明の当たり具合とか、影がついたり……。今までは無理だったんですね。

河野　ビルの影がちゃんと路面に落ちていたり、山道で暗いところと明るいところがあったり、そういう温度差を感じることができるような光の表現はどこでもできていなかったので、それをちゃんと成功できたというのは、プログラマーさんの力であり、ライティングした彼らの力ですね。

―― 暗いところに入ったらテイルランプの光がぱーっと流れていったり、とても鮮やかですね。

河野　それがさっき言っていた「ウソ」の部分かなと。実際にはそんなことないけど、かっこいいからOKみたいな(笑)。

菅野　決定的に違うのは、やっぱり環境マッピングとグラデーションの効果、全体的にぼやっとした感じですか。テクスチャー描くときもあんまりハッキリ描きすぎると物自体が浮きすぎるんで、テクスチャーのサイズを小さくしたのはかえって正解でした。全体的に見てもたぶん歴代でトップクラス(笑)。

奥田　実際見ると雰囲気よくあがっているからごまかされちゃうけど、実はいろいろはしょっているんで。

河野　車の表現とコースの表現は本当に限界まで突っ込んで、しかも入ったけどギリギリていうか、スケジュール的にもギリギリなんで、成功したのは奇跡だと(笑)。よくプレイステーションで動いてるなと、作りながら正直思ってました。

奥田　最初のころはここまでできるとは思ってなかったですね。それは確かに感じます。

―― 最後にユーザーのみなさんへ一言ずつメッセージを。

河野　買ってください(笑)。みんなのイマジネーションの産物なので、その世界をじっくり楽しんでほしいです。

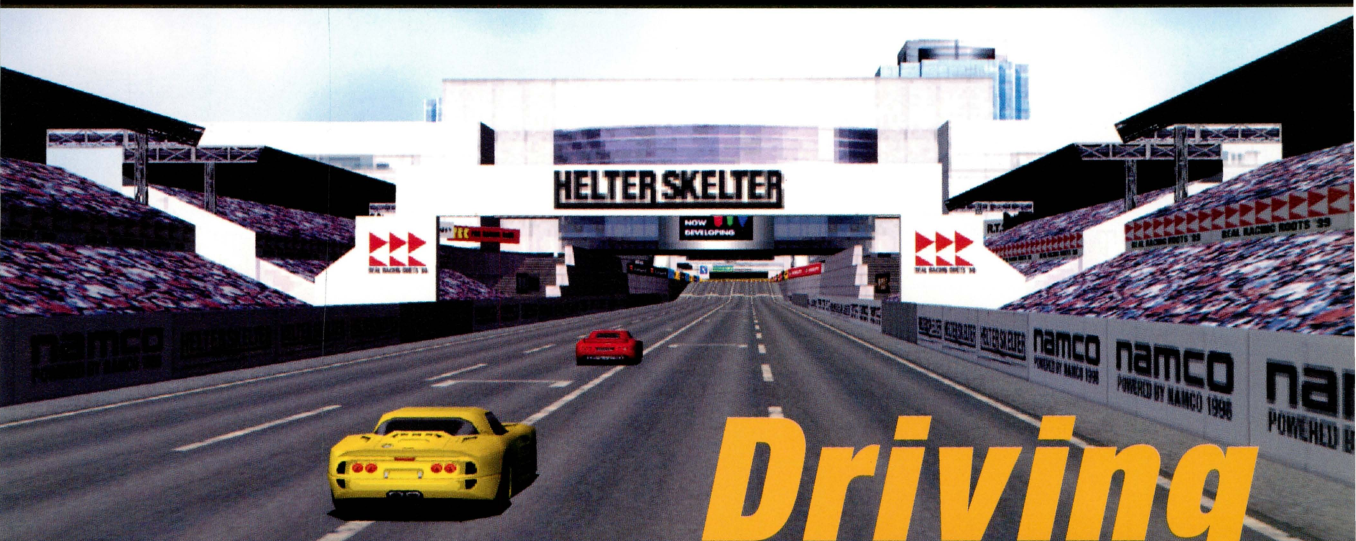
中村　僕のやった部分は表には出てないところばかりなんですが、そういう意味では僕も発売されたら純粋に遊べるかなと思ってます。みなさんにも楽しんでもらいたいですね。

菅野　いちばんやりたかったのは色のおもしろみなんで、どういうふうに受け取られるかすごく心配なんです。「なんで影青いんだよー」とか、いろいろと意見をいただければと思います。楽しんでください。

奥田　僕は地形の他に優勝したときのトロフィーをデザインしたんですよ(笑)。けっこう遊んで、楽しんで作ったので、ユーザーの方にも喜んでもらえたらうれしいなと思います。

富永　やはり自分が担当したコースには思い入れがあるので、みなさんに楽しんでもらいたいなと思います。あと、R4の背景画面は本当に1枚絵にしてもすごくきれいだと思いますので、その辺も堪能してください。

―― ありがとうございました。



Driving Technique 5

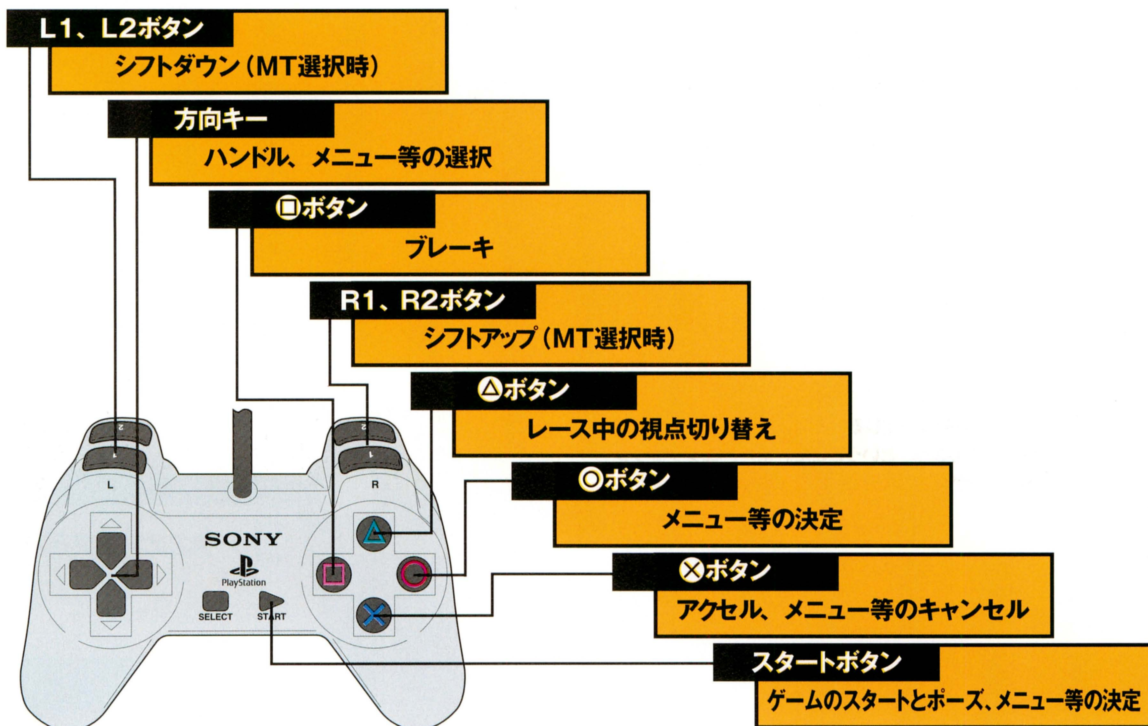
With a silent stare ... blazing through the open air.

テクニカル・アドバイス

Basic Operation

基　本　操　作

サーキットを疾走するにおいて、車は自在に操れるようになっておく必要がある。走行中には、思わぬアクシデントも起こりうる。そんな状況に見舞われたとき、頼りになるのは己の技量のみ。とっさのアクシデントにあわてぬよう、車の操作方法、各ボタンの役割をしっかりと頭にたたき込んでおこう。



レース中の視点切り替え

レース中は△ボタンを押すことによって視点の切り替えが可能だ。車の後方からの視点・ビハインドビューと、コックピットからの視点・ドライバーズビューの2種類がある。ビハインドビューは車全体が見られるので、ライバルカーや壁との接触に対し注意をはらいやすいというメリットがある。一方のドライバーズビューは、接触に対しては感覚で対処するしかないが、バックミラーで後方のライバルカーの動きを確認できるので、競り合いのときに重宝する。また、迫力のある画面でレースを楽しめるという点も見逃せない。レースで好成績を残す際に、どちらが良いとは言い切れないが、本書ではリアルさを楽しめるドライバーズビューをおすすめする。ちなみに、レース開始直後はドライバーズビューになっているが、視点切り替えはレースが始まらないとできないので、ビハインドビューでプレイしたい人はスタート直後の操作が必要だ。



ビハインドビュー

プレイヤーカーの全体が視界に入るビハインドビュー。細かいライン取りがやりやすい。



ドライバーズビュー

コックピットからの視点・ドライバーズビュー。バックミラーを使ったライバルカーとの駆け引きが可能。

アナログコントローラのメリット

The Advantage of Analog Controller

ネジコン、ジョグコンは、ハンドルの操作がアナログ式になっている。同じ車を標準コントローラとアナログ式コントローラで操作した場合、アナログ式の方が急なコーナーを曲がりやすいのだ。結果的に、通常よりもハンドリング性能が良い車に乗ることになる。実際にコースを走った場合、減速をしなければ曲がれないコーナーも、通常よりも少ない減速、または、減速をしないで曲がりきることができるので、当然タイムにも差が出てくるし、なによりハンドリングの感覚が実車により近くなると言うのはウレシイところ。どちらを選ぶかは最終的にはプレイヤーが選ぶことになるだろう。しかし、ゲームの世界にのめり込む楽しさを一度は味わってほしいものだ。



本来はアウト・イン・アウトのラインを取らなければ曲がれないコーナーも、角度によってはインベタで攻めることができる。



ジョグコンを使用した場合、画面にセンタリングゲージが表示される。この表示は、セレクトボタンで、ON/OFFを切り替えられる。

AT&MTのメリットとデメリット

The Performance of AT Car and MT Car

シフトチェンジを自動で行ってくれる「AT」と、その操作をすべて自分で行う「MT」。今回は、どちらを選んでも最高速度は変わらない。ATはシフトチェンジを自動で行ってくれるので、レース中はハンドル操作に集中できる。しかし、自分の意志でシフトチェンジができないため、加速の際に多少の無駄が生じることになる。最高速度に達するまでに時間がかかってしまう、ということだ。また、エンジンブレーキを使ったテクニックが封じられることになるので、ブレーキを多用しなければならないのもつらいところ。

逆に、MTの場合は、シフトチェンジをすべて自分で行わなければいけないが、シフトチェンジのタイミングさえ覚えれば、加速はATよりも速くなる。さらに、エンジンブレーキなどの細かいテクニックが使えるため、コーナーの攻め方は多彩になる。操作に自信があるならMTを使用したい。





同じ車を使い、同じタイミングでアクセルを踏んだ場合、シフトチェンジのタイミングがベストならば、MTのほうが最高速度に達するのは早い。（上がMT車、下がAT車）

MT車の特権・ロケットスタート

レーススタート時に、2速でスタートできるテクニックだ。まず、回転数が7000を超えないようにアクセルをふかし続ける。そして、シグナルで「GO」が出たらアクセルを踏んでギアを2速に上げれば、回転数を下げることなく、高速でスタートを切ることができるのだ。このテクニックを使うことによって、最初にライバルカーにつけられる差は大幅に小さくなる。どんなテクニックよりも、最初にこれを身につけてほしいくらいだ。ちなみに、AT車でも同じようなことは一応できるが、シフトチェンジのタイミングは遅いので、ロケットスタートと呼べるほどの高速スタートは切れない。



「GO」が出るまで、回転数を一定に保ち続ける。回転数が高すぎるとホイルスピンしてしまうので注意。



スタートしたらアクセルを踏んで、ギアを2速に上げよう。これだけで、高速スタートが可能になるのだ。

ブレーキ式

シグナルの「GO」が出るまでアクセルを踏み続ける。すると、スタートした瞬間にホイルスピンして車は前に進まない。ここで、ブレーキを軽く踏んでみよう。すると、高回転数を保った状態でスタートを切ることができるのだ。車が前に進んだ瞬間にギアを2速に入れることを忘れずに。ちなみに、ブレーキを踏む時間は車の最高速度によって異なるので、高速車に乗っている場合は、スタート前にブレーキを踏むほうが良い。なお、スタート直後のスピードは、こちらのブレーキ式のほうが速くなっている。車によってタイミングは変わるが、身につければそれだけ有利になる。



アクセルを踏み続けて、「GO」が出たらブレーキを踏む。車が動き出したらすぐにシフトチェンジ。一瞬出遅れることになるが、その分は最高速度に達する早さでカバーできる。

Basic Technique

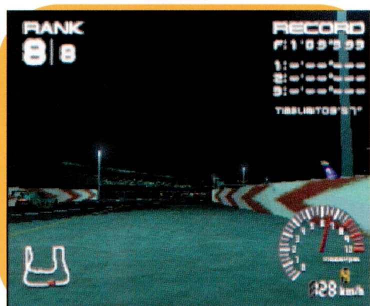
基本テクニック

ここでは、RRRを制するために絶対に欠かせない、コーナーの攻め方を紹介しよう。どれも、基本的なテクニックであるとともに、もっとも重要といえる要素なのだ。これらのテクニックを要所で使いこなせれば、RRRを制することも、そんなに難しいものではなくなるだろう。

シフトチェンジのタイミング

The Timing of Shift Changing

MT車に乗っている場合、このタイミング1つでレースのタイムは大きく変わってくる。シフトは、基本的に車の回転数を見ながら上げていくものである。よく、スピードを見ながら「加速が悪くなってきたらシフトを上げる」といったケースが見られるが、これだと、最も良い加速は得られない。ちなみに、シフトチェンジのタイミングは車ごとに違うので、RRRを勝ち抜いていき、チューンナップしたり、新車を投入した場合には、そのタイミングが変わることを覚えておいてほしい。各ステージのタイミングの目安は右の表で紹介しているが、走行中はエンジン音で現在の回転数が判断できるようになりたいものだ。



シフトチェンジの際、回転数に注意をはらうのはとても重要なことだが、それに伴い、スピードがある程度上がっていないと加速は速くならない。スピードと回転数のバランスを体で覚えることが大切だ。

	最適回転数	適正回転数
ステージ1～2	6200回転	5800回転
ステージ3～4	7200回転	6700回転
ステージ5～7	7800回転	7000回転
ステージ8	8900回転	7800回転

左の数値がシフトチェンジをするときに最も適している回転数。これらの数値をこえたら、シフトチェンジを行うように心がけよう。右の数値は、良い加速を得るために最低限必要な回転数。それぞれのギアで、この数値をこえていないと加速は遅くなる。他車との接触などによって回転数とスピードが下がってしまったら、一度シフトを下げてみよう。すると、回転数が一気に上昇し、それに伴い、加速も早くなるのだ。その後、回転数が最適数を超えたら再びシフトを上げよう。ちなみに、これらの数値は車種によって若干の差はあるが、どの車に乗っているときでも、この数値を目安にして走っていれば問題はないだろう。

体勢を立て直したあとのシフトチェンジ



ドリフトorグリップ走行によって、回転数が落ちてしまった場合はタイヤのスリップ音がなくなってからシフトを下げる。





失敗

スリップ音が残っているときにシフトを下げてしまうと、スピードが大幅に下がってしまうのだ。



成功

成功すればスピード、回転数をほとんど落とさずにすむ。

グリップ走行とドリフト走行

Grip Driving and Drift Driving

急なコーナーを攻めるために欠かせない重要なテクニック。ちなみに、ドリフト走行とは、車のテールをスライドさせることによって急コーナーを曲がる走法で、グリップ走行とは、アクセルをオフにすることによってグリップ力を上げ、そのまま急コーナーをクイックに曲がる走法だ。車ごとにどちらの走法が可能なのかは決まっており、アッソルート、リザードの車はドリフト走行、テラジ、アージュ・ソロはグリップ走行でコーナーを攻めることになるのだ。それぞれの特徴と操作方法は、項目別に紹介していくぞ。

ドリフト走行

ダイナミックな走りでコーナーを攻める

まずは操作を説明しよう。コーナーに差しかかったら、ハンドルをコーナーの内側に切った状態でアクセルボタンを離し、もう一度ボタンを押し直すとテールがスライドする。このスライドしたときに、車の向きを方向キーで調節することになるのだが、アクセルボタンを離してから押し直すまでの時間が長いほど、テールのスライドは大きくなる、すなわち、急な方向転換が可能になると言うことだ。コーナーを抜けたら、ハンドルをコーナーの外側に切って、車の体勢を立て直そう。

このドリフト走法が可能な車は、どんなに急なコーナーでも曲がりきることができるが、中途半端な角度のコーナー（通常のハンドルさばきで抜けるのは難しいが、ドリフトでは勢い余って壁に接触しそうな場所）では、ブレーキボタンや、シフトダウンによるエンジンブレーキを駆使する必要がある。



ドリフトを使えば直角に曲がることが可能なので、ライバル車をコーナーで抜き去る、なんてことも難しいことではない。



グリップ走行

静の走りで堅実に攻める

グリップ走行の操作は、ドリフトに比べてとても簡単。コーナーに差し掛かったときに、アクセルボタンを離すだけ。ボタンを離しているときはグリップ力が急激に増すので、その力でコーナーを曲がりきってしまうのだ。コーナーを抜けたら、すぐにアクセルボタンを押して加速しよう。当然、アクセルボタンを離している時間が短いほど減速は少なくてすむので、できれば効率よくコーナーを曲がれる、アウト・イン・アウトの基本テクニックを使おう。ちなみに、アクセルを離してからグリップ力が増すまでには若干のタイムラグが存在するので、グリップ走行を行う場合は、少し早めにアクセルを離すよう心がけよう。

グリップ走行の車は、ドリフト走行の車が苦手とするカーブをものともせず曲がることができる。また、急なコーナーもアウト・イン・アウトのテクニックと併用すればなんなく曲がることができるので、ある意味ではとても万能。しかし、ヘアピンのように鋭利なカーブでは、ブレーキやエンジンブレーキを駆使しなければならず、大幅な減速を強いられることになるので、直角コーナーのあるコースでは苦労することになるだろう。

Basic Technique 基本テクニック

走行ラインの見極めが勝利のポイント

The Man Who Has a Full Knowledge of the Driving line gets the prize.

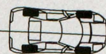
自分がどのラインを走行すれば最短のルートを取れるのか？　このライン取りは、主にコーナーで重視される。コーナーを攻めるときは、いかに減速せずに、いかにイン側を攻められるかがポイントとなるのだが、車の性能を考えると、そんなに都合良くはいかないものである。実際にはどのようにライン取りを行えばいいのか？　ここでは、そんな疑問を解き明かすために、いろいろなコーナーを例に、それぞれに適した走行ライン&テクニックを紹介しよう。



基本的には、走行距離を少しでも縮めるために、コースのイン側を走ることになる。しかし、コーナーで必ずしもイン側を攻められるとは言い切れない。では、どのように走ればいいのか？

インベタ走法で走行距離を短縮

文字通り、コースのイン側にベッタリと張りつくようにラインを取ること。角度が緩い長めのカーブで重宝するテクニックだ。方向キーの操作は、コースのイン側からできるだけ離れないようにチョンチョンと押す感じでいい。方向キーを押し続けて壁に接触しないように注意しよう。インから入ると曲がりきれない場合があるので、アウト気味から入り、徐々にイン側に入ると良い。カーブを抜けるときは、少しずつコースのイン側から離れ、最終的にはコースの中央を走るようにして次のコーナーに備えると良いだろう。ちなみに、ジョグコンなどを使用している場合は、ハンドルを切れ角で固定したまま走り抜けることができるのだ。



コースの中心からイン側を走るのがポイント。また、方向キーを少しずつ押して車体を傾けることになるので、減速を極力抑えることができる。走行距離も短縮できる一石二鳥のテクニックだ。



アウト・インを繰り返すラインは×。これだと、走行距離に無駄が生じ、インベタよりも速度が減少することになる。

アウト・イン・アウトでトップスピードを維持

減速しなければ曲がれないようなコーナーも、このテクニックを使えば、減速を最小限に抑えて曲がることができる。コーナリングテクニックのなかでは、もっとも基本的なものだが、それだけに使用頻度が高いテクニックでもあるので、必ず覚えてもらいたい。

やり方はいたって簡単。まず、コーナーに差し掛かる前にアウトいっぱいにラインを取り、そこからイン側に進入する。あとは、減速しない程度にハンドルをイン側に切り続けていれば、アウト側に膨らみながらコーナーを抜けられるのだ。

もし、このテクニックを使っても抜けられない場合は、MT車ならエンジンブレーキを使うと良い。アウトに膨らんでいるときにシフトを1速下げれば、通常よりもスムーズに曲がることができるのだ。若干の減速をすることになるが、回転数はほとんど下がらないので、コーナーを抜けきって体勢を立て直したときにシフトを戻せば、すぐにもとのスピードまで加速する。

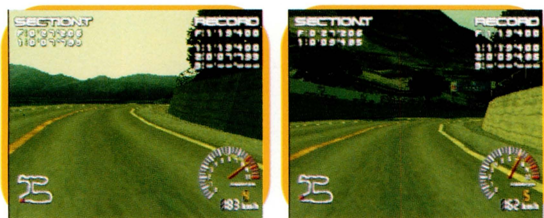


アウトからインに入り、アウト側に抜ける。基本であり、とても重要なテクニックだ。曲がり切れない場合は、シフトを1速下げて、コーナーを抜けたときにシフトを戻そう。

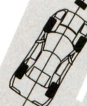
加速力に賭けるスローイン・ファーストアウト

急なコーナーを抜けるテクニックのひとつ。アウト気味からコーナーのイン側に入るときにブレーキボタンで減速し、アウトに膨らみながらアクセルを踏んで加速していく。もちろんMT車の場合は、減速をしたときには、その回転数やスピードにあわせて、シフトチェンジをする必要がある。

このテクニックはハンドリング性能があまりよくないチームを使っているときに重宝する。特にグリップタイプの車は、ヘアピンのように鋭利な角度のコーナーで苦労することになるので、このテクニックとグリップ走行を併用して切り抜ける機会が多い。ただし、加速力のない車では、あまり多用しないほうがいいだろう。



ブレーキで減速した際に、ギアも一緒に下げれば急な減速が行える。また、再加速するときのシフトチェンジの手間も省くことができるのだ。



基本的にはアウト・イン・アウトのラインを取ることになるのだが、ブレーキで減速するので、急角度でインに入ることができる。**A**の加速ポイントでアクセルを踏もう。

複合カーブは1つのコーナーとして曲がる

2段階のカーブは、アウト・イン・アウトの応用で切り抜けることができる。1回目のカーブに入るとき、アウトから入り、インを切り抜け、アウトに膨らむ。ここで、ハンドルをイン側に切った状態にすると、2段階目のカーブでそのままインに入っていくことになり、再度、アウト・イン・アウトのラインを取ることになる。このように、1つの大きいコーナーと考えて曲がってしまえば、簡単に抜けられるのだ。

ドリフトタイプの車も、同じような要領で曲がることができる。ただし、この場合はラインが多少変わってくるし、難易度も高い。やり方は、まずアウトからインに向かい、アウト側の壁に激突寸前のところでテールスライドが始まるようにドリフトをする。車体を傾ける角度は、フロントができるだけイン側に向くように調整すること。これらのタイミングがすべて合えば、車体は2段目のカーブを直線を進むように走ることができるのだ。

1段階目のカーブでインから入り、あとはハンドルを切り続けることで、車は曲線を描くように走行し、2段階目のカーブは苦労せずに抜けることができる。

ドリフトで抜ける場合、見た目はアウト・イン・アウトのラインと変わらないように見えるが、こちらはコーナーを抜けるスピードが早く、2段階目のカーブを直線と変わらない感覚で走ることが可能だ。

Basic Technique 基本テクニック

S字コーナーではまっすぐに走れ！

S字のコーナーは切り抜けるのが難しいように見えるが、コツさえつかんでしまえばとても簡単。基本的には、1つめのカーブのインと2つめのカーブのインを結ぶ直線のラインを取れば、ほぼまっすぐ進むだけで抜けることができる。角度によってはまっすぐとはいかないが、それでも、方向キーをチョンチョンと押すだけで壁には当たらない。障害物を避けるような感覚で操作すると良いだろう。





1つ1つのカーブを曲がろうとすると、大きなタイムロスとなるので、わずかな隙間を突くように直進しよう。最初に取る走行ラインが決めてとなる。

2つのカーブのインとインを結ぶ直線上のラインを取れば、MAXスピードで切り抜けることが可能。このテクニックを使うかどうかによって、上位のライバルカーとの差に大きな影響が出る。

急角度のS字コーナーは、アウト・イン・アウト

2つめのカーブが手前から見えないほど急なS字コーナーの攻め方だ。S字のカーブだが、アウト・イン・アウトのテクニックを応用することになる。1つめのカーブをアウトラインぎりぎりからイン側に切り込み、2つめのカーブが見えてきたら、2つめのカーブのイン側に切り込む。アウト・イン→イン・アウトといった具合にS字を抜けていくわけだ。コースの形を覚えていないと成立しないように思えるが、どんなコースでもコーナーが見えたときにアウト側からインに切れ込むようにしていれば、初めて体験するコースでこのようなS字が迫ってきても対応することは可能だ。

1つめのカーブで可能な限りイン側に切り込めば、2つめのカーブを抜けるのは楽になる。また、減速の必要がなくなるので、それだけライバルカーに差をつけることができるのだ。







2つめのカーブを曲がり切れそうもない場合は、早めにドリフトorグリップ走行に切り替えよう。MT車ならエンジンブレーキでも良い。

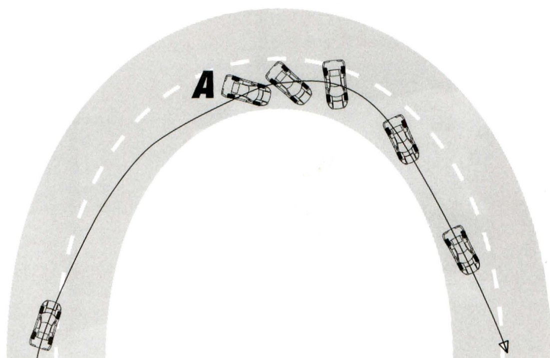
急角度で長いカーブ・スプーンカーブの攻め方

スプーンカーブは、自分の乗っている車によって攻め方が変わってくる。ドリフトタイプの場合、アウト気味からインに入っていき、ハンドルを切り続ける。そして、アウトに膨らみ始めたらドリフトで旋回。これだけで抜けることができるのだ。

ちなみに、ドリフトは少し深めに仕掛けること。MT車ならタイヤのスリップ音がなくなったらシフトを一度ダウン。そして、回転数が高くなったら再びシフトを上げよう。これにより、ドリフトで失ったスピードを取り戻せるのだ。シフトチェンジは、カーブの途中であっても、体勢が整ったらすぐに行ったほうが良い。

グリップタイプの場合は、アウトラインぎりぎりからイン側に切れ込む。このときはまだグリップ走行は使わない。アウトに膨らんできてもハンドルは切り続けよう。そしてアウトに膨らみ出し、コースの中央からアウト側に車がラインを取ったらアクセルを離して、グリップ走行でイン側に再度切り込もう。

MT車の場合は、エンジンブレーキで対応できそうな角度なら、そちらを使ったほうが良い。グリップ走行を使った場合はスピードを大幅に下げることになるので、体勢が整った瞬間にシフトチェンジで再び加速すること。



アウト・イン・アウトからドリフトへの切り替え（Aでドリフトを仕掛ける）がポイント。アウトに膨らみ始めたのを確認したらドリフトを仕掛けよう。



アウト・イン・アウトを基本として、状況に応じてグリップ走行に切り替える。色違いのラインはグリップ走行を使ったもの。アクセルは早めに離そう。

最大の難所・ヘアピンをイン側で走る

サーキット上に多数存在するコーナーの中でも、ヘアピンはいちばんきついコーナー。切り抜ける手段は車の乗っているタイプによって変えていく必要がある。

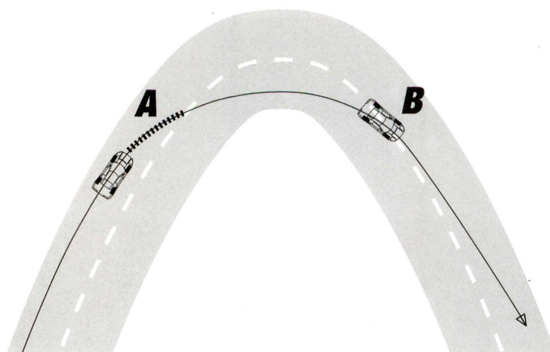
ドリフトタイプの車は、コースの中心を走ってコーナーに入る手前でドリフトを仕掛けよう。すると、コーナーのイン側をぎりぎりで走ることができるのだ。ただし、このときに注意したいのは旋回の角度。強すぎると抜けたときにコースのイン側に接触してしまい、弱すぎると曲がりきれない。車体の向きをよく見て調節しよう。

グリップタイプの場合は、コースのアウト側にベッタリつくように走り、コーナーに入る手前で、インにハンドルを切る。そして、コーナーに入る直前でアクセルを離してグリップ走行に切り替え、ブレーキを踏めば良い。その後、曲がりきったらすぐにアクセルを踏んで加速しよう。

ライン取りはアウト・イン・アウトに似ているが、この方法ならアウトに極端に膨らむことがないので、スムーズに加速ができるのだ。



ドリフトは早めに仕掛けるのがポイント。遅いとアウト側に膨らんでしまい、タイムロスをすることになる。MT車の場合は、体勢を立て直したときは、シフトチェンジですぐに加速しよう。



ライン取りはアウト・イン・アウト・インといったところ。アクセルボタンをAのあたりで離せば、最短のコースをたどれる。MT車では、Bを超えたら一度シフトを下げてアクセルを踏もう。

REAL RACING ROOTS '99

Practical Technique

実戦テクニック

ここではRRRを制するうえで覚えておきたいテクニックを紹介しよう。レースは多人数で走るもの。中級で紹介したライン取りはあくまで基本的なことで、ライバルカーのいる実戦では必ずしも有効なものとは言えない。というわけで、この実戦テクニックでは、ライバルカーの存在を踏まえた攻略をしていこう。

ライバルカーとの接触による減速

Reduction of Speed by Crashing into the Rival's Car



コーナーから抜くとき、イン側に多少の隙間があれば強引に割り込んでいける。このとき注意したいのは、車体の向き。イン側に切れ込みながら接触しないと、フロント部分があたってしまい、減速することになる。

追い抜くとき、追い抜かれるとき、ライバルカーとの接触はひんぱんに起こりうるが、これは大きな減速を招くことになる。しかし、接触する場所によっては減速を最小限に抑えることができるのだ。基本的にフロント部分に相手の車が接触すると大きな減速となり、側面、後方から接触された場合は、ほとんど減速しないですむ。

これを利用すれば、多少強引な抜き方も可能になってくるわけだ。ちなみに、壁に接触した場合も同じようなもので、やはりフロント部分が接触するよりも、側面をカスったときのほうが、減速は小さい。なお、壁際の路肩などを走った場合、タイヤの鳴る音は出るが、減速はほとんどしない。必ずしもアスファルトを走らなくてもいいわけで、これも上手く利用していきたい。

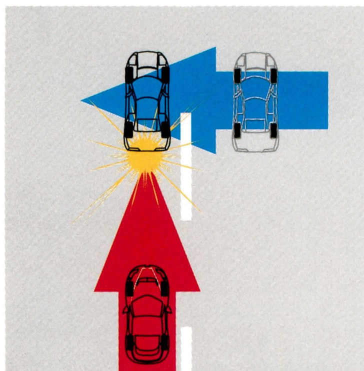


コースには路肩があるので思ったよりも広く使える。コーナーを攻めるときは活用するべきだろう。

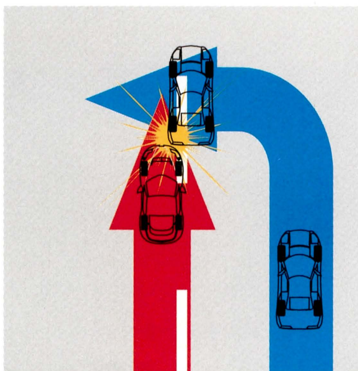


ライバルカーはアスファルト以外の道は走ろうとしない。路肩などがある場所は、絶好の追い抜くチャンスだ。

ライバルカーの走行ラインをつぶせ！



ライバルカーの進路をひたすら妨害しよう。2度目以降のブロックはライバルカーの進路を予想する必要があるが、基本的には道幅の広い部分をブロックすれば良い。



応用テクニックの幅寄せ。追い抜くときに車体の後方を強引にぶつける。順位を上げることができ、ライバルカーを減速させるという、一石二鳥のオイシイ展開に持っていける。

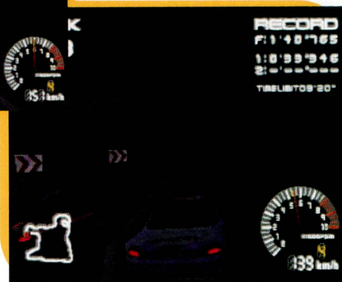
接触によって大きな減速をした場合、急いで加速をしても、ライバルカーにはどうしても抜かれてしまうことになる。しかし、ドライバーズビューでプレイしていれば、後方にいるライバルカーの走行ラインを見ることができるので進路妨害が可能だ。ライバルカーの動きに合わせてすばやくハンドルを切ろう。妨害している内に接触することになるが、後方で接触しているので減速はほとんどなし。そのうえ、ライバルカーは減速することになるので、そのスキにプレイヤーは加速して差をつけることができるのだ。

この応用として、プレイヤーが追い抜くとき、車体半分でも前に出たらライバルカーに接触して減速させる、という芸当もある。覚えれば順位の入れ替えを確実なものにすることが可能だ。しかし、どちらのテクニックも直線以外で仕掛けれらないのは残念。

コーナーは順位入れ替えの大チャンス!

Overtake at the Corner!

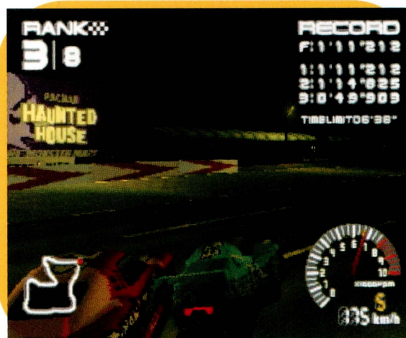
ライバルカーは基本的に、堅実に走ることを心がけている。直線を走っているときは、必ず次のコーナーに備えるラインを取るのだ。と、一見完璧な走りに思えるが、その堅実さゆえか(!?)、コーナーを攻めるときは惜しまずにブレーキを踏むクセがあるようだ。ライバルカーよりもプレイヤーの車の方が最高速度が高いため、直線で差を縮める……と考えがちだが、実はコーナーが差を縮めるいちばんのチャンスになっているのだ。しかも、角度が急であればそれだけライバルカーは減速することになるので、ドリフトなどのテクニックで簡単に追い抜くことができる。ドリフトタイプに乗っているときは、ドリフト走行でアウトラインをたどり、グリップタイプに乗っている場合は、できるだけイン側に切れ込んでコーナーを抜けよう。

ライバルカーがイン側を走っているときはアウト側を、中心を走っているようならイン側をドリフトで抜けよう。




グリップタイプの場合はあくまでイン側を攻める。一度アウトに膨らんでからインに切れ込んで、早めに加速するのが理想だ。



ライバルカーをイン側から抜くときは、車体をできるかぎりイン側に傾け、テールをライバルカーにぶつけよう。

追い抜くときの駆け引き

Tactics at the Chance to Overtake

ライバルカーは順位が上がるにつれて、一筋縄ではいかなくなってくる。それが最も大きく表れるのは、プレイヤーがライバルカーを追い抜くときだろう。通常は自分にとってベストと思われるラインを取るライバルカーは、なかなかラインを譲ってくれないのだ。

特に1位を走っているライバルカーは、確実にラインをキープしてくる。あまり真っ正直に抜こうとするとブロックされるはめになるので、直線で追い抜くときは、なるべく壁際を走行し、ライバルカーに近づいたら一気に反対側にハンドルを切るようにすると良い。このようにフェイントをかければ、ライバルカーのブロックの手から逃れることができるはずだ。

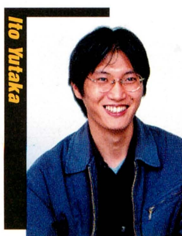



ライバルカーに追いつくことはできても、そう簡単には追い抜けない。このようなときは無理に避けようとせず、少しずつコースの端に寄ろう。そしてある程度引きつけたら、一気にハンドルを切って車線変更。空いているラインを走り抜けるのだ。

開発者インタビュー ── PROGRAM TEAM プログラマーチーム



古林　雅俊



伊藤　裕



高橋　和哉



中川　淳



青山　成美

── 進行的にはいかがでしたか?

古林　そうですね、今までのシリーズに比べれば時間的にはあったんですけど、作業量も増えまして(笑)。簡単に言えばコース数と車数なんですが。あと、期間が延びたことによって、今までだったら時間的猶予がなくってプログラマー優先で作業できたのが、逆に時間的な余裕があったので、今までなかったくらい変更がありました。

── CD-ROM1枚の中で容量が決まってますよね。その中でいかに詰めるか、という作業になると思うんですが?

古林　CDの中にというよりは、プレイステーションのメモリの中にどれだけ収まるか、CDよりもプレイステーションの実機で動く状況に持っていくまでがけっこう大変でした。そこらへんは僕よりもモデル担当した人たちの方が。

── 内容がすごいですね。レースゲームを作るだけでも大変でしょうが、そこにジョグコンは入る、ポケットステーションは入る、おまけCD-ROMはつくし。

伊藤　技術的と言うよりも、期間的な問題がありますね。前作以上のことをやらなければならないので、その分、期間が長かったわりに詰まってきます。企画的なものも、期間があるだけに逆にまとめるのに時間がかかりますので(笑)。今の企画に落ち着くまでかなり時間がかかりました。

── プログラマーさんが企画さんに「ここはこうした方がいいじゃないか」みたいなことはあるんですか?

古林　グランプリのシステムみたいなものに関しては、企画から来たものでやります。ゲーム的なコントロールのしやすさとかはプログラム側から出しますね。バランス調整の仕方とかも。企画側からもある程度来ますけれど、具体的な指摘はやっぱりプログラムの方からが多いですね。

── なるほど。では車からお聞きしたいのですが。3Dを担当されたのは高橋さんですね。その辺の苦労とかは?

高橋　今回はマップの方も重視してっていうのがあったんで、マップが最初からかなりきれいに作りこまれちゃったんです。そうするとなかなか2インターに収めるのが難しくなるので、それをきれいなまま(データを)どう軽くするかということに労力を費やしました。背景グラフィックチームの人たちにもかなりがんばってデータを調整してもらったりして、なんとか今の形まで持ってこれたという感じですね。

── 今回、車が多いですからやっぱり負担にはなりますか?

中川　プログラム的にはそうでもないです。データの管理なので。データを作る方は大変だと思いますけど。

── レイジと比べて特に工夫した点とか「変えよう」と思った点はありますか?

中川　車で言うと、やっぱりエフェクト関係ですか。

── 光の加減とか写り込みであるとかですね。

伊藤　グラフィックさんの方からビデオがまわってきたりして、参考にはするんですが、結局、あまり反映されなくて(笑)。

── それはやっぱりリアルな方向ではなくて、ゲームとして誇張する部分なんですよね?

伊藤　そうですね。

── エフェクトなんかは普通に車を作るのとは全然別の作業になるんですか?

中川　そうですね、車のモデルのデータとはまた別のデータを用意しないといけないので。

── 中川さんはモデルコンバートも担当されたということですが、それはどのようなお仕事なんですか?

中川　実際にゲームに出てくる車っていうのはゲーム機で作るわけじゃなくて、他のコンピュータで作るんです。それをゲーム機で使える形に変換しないといけないんですよ。その部分のプログラム作業ですね。

── そういう作業っていうのは、考えたら車だけでなくすべて必要になっちゃうんですよね?

古林　そうですね。コンバートではないんですが、実質、ゲームを作っている以外のときって、ツールとかを作るほうが大きな作業になっているというのもあるんです。やっぱり「レースツクール」みたいなものを作らないといけないんです。

── ゲームのいろいろな部分を作るソフトみたいなものを自分たちで開発なさるということなんですよね? 例えばどんなツールを作られるんですか? そう言えばサウンドチームさんから「エンジンくん」の話をうかがいましたが。

古林　そうですね、それもそうです。僕が作ったのは挙動関係なので、エンジンの回転数の波形とかをいじって、吹きあがりを見れるツールとか、そういったものです。

── 他にはありますか? 公表していい範囲で何か。

古林　例えば車が320台あるとして、ひとつひとつ挙動をつけなきゃいけないとすると、それをただ単純にプログラムの方で処理するよりは、企画さんでできるよう、モニターで波形を出せるようにしておいて、打ち込んだらそれをすぐ試してみたりとか。リプレイのカメラのデータとかオブジェクトをカスタムするとかも。どういうスタイルをとるかはわからないですけどね。プレステ上で動くものもあるし、普通のパソコン上で動くものもあるしという形で。用途によって違います。確かに前半は本編作るよりもそっちの作業の方がかなり大変です。

── 実際の作業に入る前にまず準備を整えると。

古林　実際にそれをずっと作っていて、それでゲームバランスやモデルとかも「これで本当に表示できるのか」とか容量なども考えないといけないんで。それで決まっちゃえば脚色して、グラフィックならグラフィック、サウンドだったらサウンドに渡して、その間にゲーム本編をプログラマーが作るという形になりますね。

── 企画さんから「こういうの作ってくれ」というのは?

古林　「レースゲーム作ってくれ」みたいなアバウトなものなら(笑)。とりあえずこっちで考えてツールを渡して、実際使ってみると「使い勝手が悪い」みたいな文句が来るからそれを解消して、みたいなことを繰り返してゲームに生きてくるっていうか。本当に前半はそれがメインです。

── 「なんでこんな無理な注文ばっかり出してくるんだろう」とかってありますか(笑)?

古林　ありますよ、それは(笑)。人が一生懸命作ったものを、これじゃちょっとダメだね、なんて言われるとハラ立ちますね(笑)。感情的にならないようにはしてるんですけど(笑)。そんなことを繰り返しながら、なんのかんのと落ち着いていくわけです。毎年そうなんですけど(笑)。

── 演出とかもそれぞれ全部対応していくわけですか?

古林　企画さんもありますけど、どちらかというとグラフィックさんから来ますね。

青山　最初はグラフィックさんから企画が来て。で、それを見ながらゲーム上で実際に動かせるかどうか試して、ツールを作るんですよ。そしてそれを企画さんにまわして、実際に「じゃあ、こっからここまで動かそう」というのを作ってもらうんです。その後、細かいところで「煙を出してくれ」とか「動きをなめらかにしてくれ」というところをどんどん修正していって、いつの間にかできあがったという感じなんですけれど(笑)。

── 例えば車の表現でも、どこがお終いってないと思うんですが実際の作業ではどうですか? 誰かがやめようって言わないと終わらないでしょう(笑)。

古林　それはあります。それは「締め切り」(笑)。

── 車を作るサイドではどうですか? 早めに形にしておかないと次の作業に入れないということがあると思うんですが。

古林　とりあえず早く形として見たいんですけど、やっぱり時間があるじゃないですか。例えば車が何百台あって、まずは10台まで作ってくれと言われる。その10台はやっぱり後で気になるわけですよ、最初に作ったものなので。で、修正が入るわけです。それからずっと修正修正、結局は発売日が近い頃に「完成しました」となる。エフェクト関係も、最初は「あったらいいね」くらいなんですが、締め切りが近づいてくると「やっぱり入れてくれ」みたいなことになる。今回は3Dやってくれた人ががんばってくれたんで、逆にこっちから出すような感じでやってたんで、かなりよくなったと思います。

── 今回いろんな新機軸があるので、次はその辺をお聞きしたいんですが。ジョグコンはかなり斬新ですよね?

古林　あれはあれで、いろいろつらいんです(笑)。

── ネジコンと比べてどうでした?

古林　ネジコンもそうだったんですが、まずデジタルパッドで遊べるように作るんで、デジタルで調整したものをアナログに変更するのが難しいんです。それだけで遊べるようにしてれば、調整もうまくいくんですけど。最初からネジコンだけで遊べるものにすればいいんでしょうけど、どうしても通常のパッドを持っている人の方が圧倒的に多いですから、そちらで遊べるようにしないといけませんし。少しジレンマです。

── 1インターリッジはプログラマーさんたちのリクエストなんですか?

古林　いえ、あれは別です。R4のプロジェクトを立ち上げるとき、1インターでいくかというのを話し合ったことがあるんですが、やっぱりそれは他で技術研究を含めてやろうということで、別のプロジェクトでスタートし、こちらは従来どおりの形でクオリティーアップをめざすということになったんです。そのときはまだ一緒に出るとは決まってなかったんですが、できてきたんで一緒に出そうと(笑)。

──では最後に、ユーザーの方にメッセージなどありましたら。

古林　めざしたものが「爽快感」なんです。レイジのときにいろいろ言われて、今回は爽快感っていうのをかなり重視して作ったんで、それを味わってもらえればいいなと思ってます。

伊藤　遊んだときのおもしろさがいちばん重要だと思って作りました。そこを感じ取ってほしいです。見て「すごい」、遊んで「ああ、やっぱりおもしろいね」と思ってもらえるのがいちばんですね。

高橋　今回は画面のクオリティーを上げているんですけれども、それとは別に「ステッカーエディット」という機能にもかなり力を入れましたんで、楽しんでいただきたいと思います。

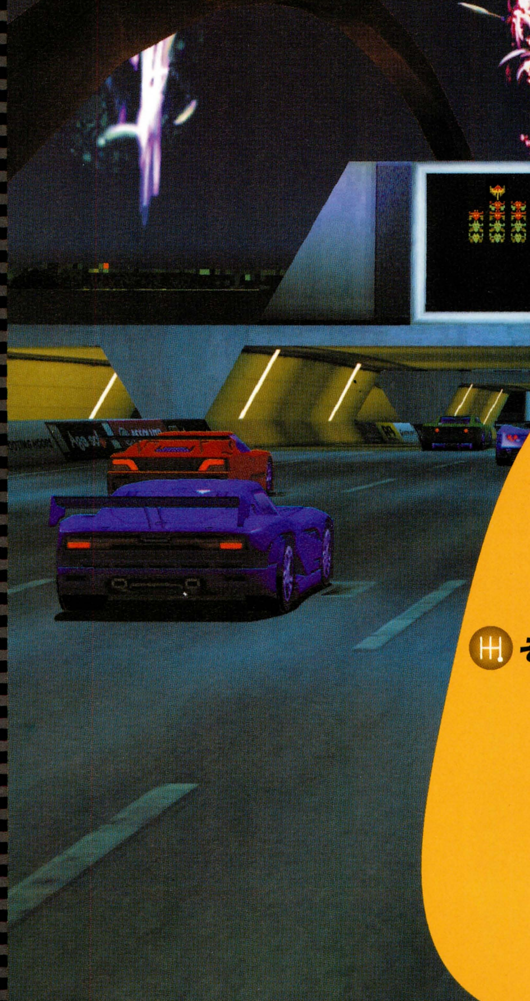
中川　コースが前回はフラットだったんですけど、今回はグラデーションをつけたりしてかなりきれいになっているので、その辺をぜひ楽しんでほしいと思います。

青山　去年までライトユーザーだった身ですけど(笑)、気合いの入った演出を見てください。

── ありがとうございました。

Extra

One more win it's Ridge Racer.



6

その他



Rの系譜

〜HISTORY OF R〜

1994年12月、リッジシリーズの第1作目である『リッジレーサー』がプレイステーションで登場してから、はやくも4年が経過した。そして今回、リッジシリーズの最高峰としてシリーズ4作目である『R4』を迎えるに至った。ここで、プレイステーションの発売と共に歩んできたリッジシリーズをもう一度ふりかえって見たいと思う。『R4』にたどり着くまで、リッジシリーズはどのような変化を遂げていったのだろうか……。それを紹介していこう。

また、リッジシリーズがレースゲームであるということで、『NAMCO』がこれまで世に送り出したレースゲームも参考までにあげてみた。これらのタイトルを見て、懐かしく思うユーザーもいれば、初めて目にするユーザーもいるだろう。これらの過去を振り返ることで、これから先、レースゲームはどのように進化していくのかという形が見えてくるのかもしれない……。

1981

1982

1983

1984

1985

1986

1987

1988

1989

2月『ウイニングラン』
12月『ウイニングラン鈴鹿GP』

1990

8月『ファイナルラップ2』

1991

2月『ドライバーズアイ』
3月『ウイニングラン'91』

1992

9月『ファイナルラップ3』

1993

10月『リッジレーサー』

1994

2月『リッジレーサー（フルスケール）』
2月『ファイナルラップR』
6月『リッジレーサー2』
11月『エースドライバー』
12月『リッジレーサー』PS版

1995

7月『レイブレーサー』
12月『リッジレーサーレボリューション』PS版

1996

3月『エースドライバー ビクトリーラップ』
12月『レイジレーサー』PS版

1997

2月『ポケットレーサー』

1998

12月 Now……

1月『ラリーX』

9月『ポールポジション』

10月『ポールポジションII』

12月『ファイナルラップ』

RIDGE RACER
『リッジレーサー』1994.12.3

当時としてはかなりのハイレベルCGを駆使した、リッジレーサーシリーズの元祖とも言える作品。美しすぎる映像とその描画スピード、そしてリアルなサウンドを家庭用ゲーム機で再現したことで、かなりの衝撃を与えたことは記憶に新しい。BGMにはゲームであまり使用されることのなかったテクノを採用し、プレイ中には英語の音声が入るという仕様になっていた。

コースは「SHORT」と「LONG」の2種類から成り立っており、「SHORT」が初級、中級、「LONG」が上級、T.T(タイムトライアル)というふうに分けられていた。初級から上級へといくにつれてマシンの速度が速くなり、それにともなってコースの攻略も難しくなる。しかし、操作は特に難しいテクニックなどは必要なく、誰でも簡単にドリフトができるようにという配慮のもとに作られていた。後にドリフトは、レースゲームにおいて重要な役割を担うひとつの要素として、これ以降のあらゆるレースゲームに取り入れられていくことになる。



システムはいたってシンプルなもの。だが、これまでにはなかった何かにみんなが引きつけられた。

いま見ても見劣りすることのない、美しいグラフィック。次世代機の高い能力を証明した。

RIDGE RACER REVOLUTION
『リッジレーサーレボリューション』1995.12.3

前作の『リッジレーサー』からちょうど1年……。システム、スピード、グラフィックともにパワーアップして帰ってきたのがこの作品である。全作との大きな違いとしては「バックミラー」が追加されたこと、2P対戦(通信)ができるようになったこと、のふたつの点があげられるだろう。

バックミラーは自分の車の後方確認をするために必要なものである。バックミラーを見ることで後ろから来る車を確認したり、ブロックしたりするというテクニックが使えるようになった。また、通信ケーブルを使用することで念願の2P対戦が可能になり、友だち同士との駆け引きが楽しめるようになっている。



オリジナリティあふれるコースも、前作の倍の4つに増えた。



バックミラーの追加で、バトルもよりいっそう深みを増した。

RAGE RACER
『レイジレーサー』1996.12.3



前作、前々作のリッジシリーズとは(ある意味で)まったくシステムを異にした作品である。システム的には、いくつかあるグランプリと呼ばれるレースを勝ち抜き、すべてのグランプリを制覇することがひとつの目標となっている。グランプリに勝つことによって賞金が入るようになっており、プレイヤーはその資金をもとに新車を購入したり、車の改造を行うことができるのである。システムが大きく変わったレイジだが、操作感も今までのシリーズとは少し異なっており、ドリフトなどのコーナリングテクニックとは別に、シフトチェンジのおもしろさを引き出す試みがなされたのも大きな特徴だ。コースにはたくさんの高低差が設けられ、適切なギアチェンジが重要なテクニックとなり、坂道に強い車なども登場した。ちなみにメーカーの概念が入ったのもこの作品からだ。



グランプリという新しい概念が持ち込まれたのも、レイジレーサーの特徴のひとつ。

いろんな意味でリッジシリーズの印象を変えた一作。外伝的存在だ。

本　名	永瀬 麗子
生年月日	1975年2月14日
出身地	東京
血液型	A型
特　技	水泳、ギター
趣　味	ドライブ、マリンスポーツ、スフレ作り
好きな食べ物	ミネストローネ、梨、ポテトチップス
好きなゲーム	パックマン、スマッシュコート
休　日	スフレ作り、ショッピング、愛犬リッキーの散歩
将来の夢	宇宙飛行士!

REIKO NAGASE



身長	165cm
B	85cm
W	58cm
H	86cm
体重	48kg
足のサイズ	23cm



レース用語辞典

ア

アール／R コーナーの半径のこと。通常は道路の中心線または内側の線の半径が10メートル単位で示される。「最終コーナーはRがきつい」など、コーナーの大きさを表す意味としても用いられることが多い。

アウト・イン・アウト コーナリングテクニックの基本のひとつ。コーナーを回るときに外側（アウト）から侵入し、内側（イン）を通過して再び外側に抜けていく走り方。旋回する距離を長くすることで、遠心力の影響を弱める。

アクセラレーション 直訳すると「加速」、「加速度」だが、レースではマシンの加速性能やアクセル（加速装置）の意味で使われる。

アンダーステア マシンがコーナーを旋回するとき、タイヤの切れ角より外側に膨らむ傾向のこと。反対に、タイヤの切れ角より内側に切れすぎる傾向を「オーバーステア」と言う。

イ

インベタ 「インにべったり」の略。文字どおり、グリップにまかせてコーナーのイン側にはりついていく走法。。ゆるめのコーナーで多用する。

ウ

ウイング 車体の前後に付けられた翼のこと。ウイングを付けることによって、ダウンフォース（車体を下に押しつける力）を強くし、コーナースピードをあげる効果が得られる。

エ

AT オートマチック・トランスミッション（自動変速機）の略。マニュアル・トランスミッション（手動変速機）の車に必要なクラッチとトランスミッションの操作を自動で行う。

エアインテーク エンジン冷却用の空気取り入れ口。F1などではコックピットの後方につけられることも多く、現在、レーシングスタイルの中でも重要な要素のひとつになっている。

エアロパーツ 空力特性を生かすため、マシンのボディにつけられるパーツ類。エアロパーツにはスポイラーやスカートなど様々な種類があるが、ドレスアップとしてつけられることも多い。

SOHC シングル・オーバーヘッド・カムシャフトの略。バルブとカムシャフトがシリンダーヘッドにあり、吸排気バルブをV字型に配置し、ロッカーアームで直接バルブを押すシステム。日本では一般的に用いられている。

S字コーナー 文字通り、アルファベットの「S」の字を書くように、2つのカーブが連続するコーナーのこと。ライン取りによって、一直線に進むことも可能になる。

FR車 フロントエンジン・リアドライブの意味。車の前（フロント）にエンジンが積んであり、後輪（リアタイヤ）を駆動する。最も簡単、かつ効率的な構造で、車体の重量のバランスが取りやすい。自動車の基本的なレイアウトとして、今日まで多くの車に取り入れられている。

FRP ファイバー・レインフォースド・プラスチック（繊維強化プラスチック）の略。軽くて耐久性に優れているので、主にマシンのボディやカバーなどに利用されている。

FF車 フロントエンジン・フロントドライブの意味。エンジンも駆動輪も前に積んでいるため、室内やトランクスペースを広く確保することができる。また、前から車を引く形で走るので、走行安定性もよい。英語ではFWD（フロントホイールドライブ）と言う。

MT マニュアル・トランスミッション（手動変速機）の略。この変速機の操作（いわゆるシフトチェンジ）を行う場合には、クラッチ操作が必ず伴う。英語では「stick shift 」と呼ばれる場合もある。

エンジン回転数 クランクシャフトの1分間の回転数のこと。rpm（レボリューションズ・パー・ミニット）で表す。一般的にエンジンの回転数が高いほど高性能なエンジンになる。

オ

OHV オーバーヘッドバルブの略。バルブが頭に、カムシャフトが下方のブロックに取りつけてあるエンジンシステム。可動部分が多く、昔は回転数が不正確になりやすかった。

オーバーステア コーナーを旋回するときに、タイヤの切れ角以上にマシンの向きが変わる傾向のこと。反対に、外側に膨らみすぎる傾向を「アンダーステア」という。

オーバーフェンダー 幅の広いタイヤを装着するために、従来のフェンダーの上にさらに追加したフェンダーのこと。ただ単にマシンのドレスアップとしてつける場合も多い。

カ

カウンターステア コーナーを曲がるとき、曲がる方向とは逆の方向にハンドルを切るテクニックのこと。オーバーステア状態になったときに後輪の横滑りを予測して行う。逆ハン（逆ハンドル）とも言う。

カスタマイズ 車を自分の好みに合わせて改造すること。カスタマイズによって改造された特別仕様車を「カスタムカー」という。また、市販車をレース用に改造した車をストックカーという。

キ

逆ハン コーナーを曲がるとき、曲がる方向とは逆の方向にハンドルを切ること。オーバーステア状態になったとき、後輪の横滑りを予測して行う高等テクニック。カウンターステアともいう。

ク

グリッド 格子状に設けられたレースのスタートラインのこと。正しくはスターティング・グリッドという。また、レーススタート時のマシンの並ぶ順番のことを指す。

グリップ タイヤと路面の摩擦力を表す言葉。「グリップがよい」という場合は、車のタイヤが安定してすべりにくく、接地力が高いことを示す。

コ

コーナー 道路がカーブしている場所を指す。その形状によっては「スプーン」、「ヘアピン」などという言い方もある。

コーナリング コーナーを曲がるテクニックのこと。コーナリングには接地力を生かして走る「グリップ走行」や、タイヤをすべらせて走る「ドリフト走行」などがある。

コントロールライン レースにおけるスタートとゴールのラインのこと。このラインを基準にラップタイムや周回数をコントロールするところから、その名がつけられた。

シ

シケイン 安全上の理由から、マシンのスピードを落とさせるためにコース上に設けられた鋭いS字カーブのこと。長いストレートの前や間に配置される。

シフトチェンジ シフトレバーでミッションのギアを入れかえ、そのときのスピードに最も適した状態にすること。「ギアチェンジ」ともいう。

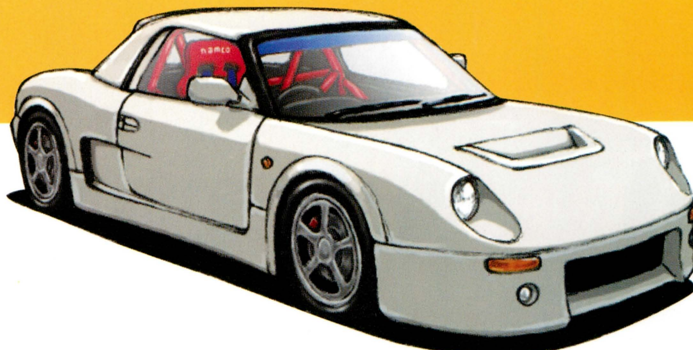
車両重量 空車状態における車両の重量を「空車重量」といい、乗車定員すべてを含む重量を「車両総重量」という。普通、車の性能を表示する場合は、ただし書きがない限り、「空車重量」を指す。

出力 エンジンの性能を表すときに最も大きな目安となるもので、エンジンの単位時間あたりの仕事量（仕事率）のことをいう。ちなみにエンジンの全負荷のときに出す馬力を「最高出力」という。

シリンダー 英語で「円筒」を意味する言葉で、エンジン部分にある円筒状の孔のこと。この中をピストンが往復することによってエンジンとしての働きが生まれる。なお、「4気筒」というときはシリンダーが4つある場合の状態を示す。

ス

水平対向エンジン エンジンをシリンダーの配列によって分類する方法のひとつで、シリンダーがク



ランクシャフトを中心に左右水平に向かい合って並んでいるエンジンのこと。「4気筒」なら「フラットフォー」、「6気筒」なら「フラットシックス」ともいう。

スーパーチャージャー エンジンの出力を上げるため、機械的に空気の圧力をあげて吸入させる装置のこと。元々は、飛行機が薄い空気密度を補うために実用化したもの。

スピン マシンがコントロールを失って回転してしまうこと。オーバースピードのコーナリングで、タイヤがグリップ力の限界を越えたときに起こる。

スプーン 食器のスプーンの形と似ていることから、名づけられたカーブのこと。正しくは「スプーンカーブ」または「スプーンコーナー」という。

スポイラー 「スポイル=ものをダメにすること」からきた言葉で、空気の流れを邪魔することによって車体周辺の気流をコントロールするもの。接地性を高め、タイヤのグリップ力を強める効果があり、浮き上がろうとする車体を押さえる効果もある。

スローイン・ファーストアウト コーナリングテクニックの中でも最も基本的なものの1つ。コーナーの入り口は減速して侵入(スローイン)し、コーナーの出口近くになったら一気に加速して脱出(ファーストアウト)すること。

タ

ターボチャージャー 「ターボ」は「タービン」を、「チャージャー」は「詰めるもの」を意味する言葉。エンジンが排出する排気ガスの圧力でタービンを回し、これに直結されたコンプレッサーで空気をエンジンに押し込んでパワーアップを図る。

タコメーター エンジンの回転数を表示する計測器のこと。シフトチェンジや加速の伸びの目安になるが、エンジンの過回転を予防するため、「警告」という意味で「イエローゾーン」や「レッドゾーン」を設けてある。なお、単位は1分間あたりの回転数(rpm)で表される。

チ

チューンナップ 車の性能をアップさせるために改造すること。エンジン本体をパワーアップさせるだけでなく、空力特性や走行安定性を高めるなど、様々な効果がある。

直列エンジン シリンダーを直列に並べたエンジンのこと。気筒数が多くなるとボンネット内の収納が難しくなるが、構造的にシンプルなため、小型車ではこの直列エンジンが多く用いられている。

ツ

ツインカム 2本(ツイン)のカムシャフトがシリンダーヘッド内に配置されていること。別名、「DOHC(ダブル・オーバー・ヘッド・カムシャフト)」ともいう。

テ

DOHC ダブル・オーバー・ヘッド・カムシャフトの略。エンジンのカムシャフトが吸気バルブ用と吸気バルブ用の2本になったエンジンシステムで、高性能車に多く使われている。

ト

トランスミッション 変速機のことで、いくつかのギヤ(5速タイプが最も一般的)によってエンジンの力を的確にタイヤに伝える。マニュアル(手動)とオートマチック(自動)のふたつの種類がある。

ドリフト コーナリング中にタイヤを意図的に四輪とも横にすべらせ、すべり具合を計算に入れて車の向きをコントロールしながら走るテクニック。一般的に言われているドリフトは後輪のみを滑らせるが、これは本来、「パワースライド」という。

トルク あるものを、ある点の回りに回転させる力。一般にトルクの強い車ほど加速に優れている。ただし、トルク幅が広いと最大出力が犠牲になる傾向にある。

ハ

排気量 シリンダーの総容量のこと。これがエンジンの大きさの目安となり、一般的には排気量が大きいものほど大出力・大トルクがある、ということになる。

パワーウエイトレシオ 1馬力あたりの車体重量のことで、単位はkg/psで表される。この値が小さいほど高性能な車になり、F1などのフォーミュラーカーでは0.5〜1、普通乗用車では6〜12くらいの数値になる。

バンク 外側が高く、内側が低くなっているカーブのこと。特にサーキットやテストコースなどのものを指していうことが多い。外側が低く、内側が高くなっているかのように錯覚を起こしてしまうカーブを「逆バンク」という。

ハンドリング 英語では「操縦」という意味で、コーナリング中の操縦のしやすさ、または性能の優劣のことをいう。ただ、ハンドルを切るという意味ではない。

フ

V型エンジン シリンダーをクランクシャフトを中心にV字型に配置したエンジンのこと。一般にはV6以上で用いられることが多い。構造は複雑だが、全長を短くできるというメリットがあり、高性能なエンジンに多く採用されている。

フェンダー タイヤをカバーする部分(泥よけ)のこと。一般的にフェンダーといえば前輪を覆う「フロントフェンダー」を指し、後輪を覆うものは「リヤフェンダー」といって区別することが多い。

ヘ

ヘアピン 女性が髪をとめるのに使う「ヘアピン」からきた言葉で、180度曲がっているくらいの急なカーブのことを指す。正しくは「ヘアピンコーナー」または「ヘアピンカーブ」という。

ホ

ボアアップ シリンダーの内径を大きくして、排気量のアップを図ること。最も基本的なチューンナップの1つだが、以外と効果は大きい。

ホイールスピン エンジンのパワーがタイヤのグリップ力を上回り、タイヤが空回り(スピン)してしまうこと。タイヤの接地力が小さくなり、走行安定性が著しく落ちる。

ミ

ミッドシップ エンジンを前輪と後輪の間に置き、後輪を駆動する車のこと。重量配分がよいのがメリットだが、室内スペースが犠牲になるので一般乗用車には向いておらず、もっぱらスポーツカーなどに採用されている。

ラ

ラップタイム ある区間を走行したときに要した時間のこと。一般にはサーキットを1周したときのタイムのことを指す。また、レースなどで先行車が後続の車を周回遅れにすることを「ラップする」ともいう。

レ

レスポンス ドライバーの行った操作に対する車の反応。普通は加速性能やステアリング性能に対して用いる。車の走行能力を左右する重要な要素の1つ。

レッドゾーン タコメーターで赤く表示された部分のこと。実際の車ではエンジンの高回転により、危険な値の回転数が表示してある。

ポケットステーション対応車種一覧表（1）



RC MICRO MOUSE MAPPY

ASSOLUTO アッソルート

番号	車名	最高速度	ギア
□01	プロメッサ／PROMESSA	162	4
□02	プロメッサ／PROMESSA	178	5
□03	ビゾンテ／BISONTE	182	5
□04	レガーロ／REGALO	187	5
□05	ファタリタ／FATALITA	194	5
□06	プロメッサ／PROMESSA	194	6
□07	ビゾンテ／BISONTE	196	6
□08	レガーロ／REGALO	203	6
□09	ファタリタ／FATALITA	205	6
□10	ロンディーネ／RONDINE	212	6
□11	カヴァリエーレ／CAVALIERE	216	6
□12	インフィニート／INFINITO	221	6
□13	プロメッサ／PROMESSA	280	6
□14	ビゾンテ／BISONTE	287	6
□15	レガーロ／REGALO	292	6
□16	ファタリタ／FATALITA	296	6
□17	アクィラ／AQUILA	303	6
□18	エスタジ／ESTAZI	308	6
□19	スクァーロ／SQUALO	312	6
□20	ヴルカーノ／VULCANO	356	6

Lizard リザード

番号	車名	最高速度	ギア
□01	ボンファイア／BONFIRE	162	4
□02	ボンファイア／BONFIRE	175	5
□03	ディテクター／DETECTOR	178	5
□04	ウィズダム／WISDOM	184	5
□05	オフィサー／OFFICER	189	5
□06	ボンファイア／BONFIRE	191	6
□07	ディテクター／DETECTOR	196	6
□08	ウィズダム／WISDOM	200	6
□09	オフィサー／OFFICER	203	6
□10	コリーグ／COLLEAGUE	210	6
□11	カムラッド／COMRADE	216	6
□12	イグニション／IGNITION	219	6
□13	ボンファイア／BONFIRE	280	6
□14	ディテクター／DETECTOR	285	6
□15	ウィズダム／WISDOM	290	6
□16	オフィサー／OFFICER	296	6
□17	テイマー／TAMER	299	6
□18	キャタラクト／CATARACT	303	6
□19	レックレス／RECKLESS	308	6
□20	ナイトメア／NIGHTMARE	351	6

TERRAZI テラジ

番号	車名	最高速度	ギア
□01	アンビシャス／AMBITIOUS	159	4
□02	アンビシャス／AMBITIOUS	175	5
□03	トループ／TROOP	180	5
□04	ルーモア／RUMOR	187	5
□05	ワイルドボアー／WILDBOAR	191	5
□06	アンビシャス／AMBITIOUS	189	6
□07	トループ／TROOP	196	6
□08	ルーモア／RUMOR	203	6
□09	ワイルドボアー／WILDBOAR	205	6
□10	キャピタル／CAPITAL	210	6
□11	カウボーイ／COWBOY	214	6
□12	スターライト／STARLIGHT	221	6
□13	アンビシャス／AMBITIOUS	278	6
□14	トループ／TROOP	283	6
□15	ルーモア／RUMOR	287	6
□16	ワイルドボアー／WILDBOAR	294	6
□17	デシジョン／DECISION	301	6
□18	テリフィック／TERRIFIC	306	6
□19	デストロイヤー／DESTROYER	310	6
□20	ユートピア／UTOPIA	392	6

Age solo アージュ・ソロ

番号	車名	最高速度	ギア
□01	プロフェシー／PROPHETIE	159	4
□02	プロフェシー／PROPHETIE	173	5
□03	ディリジャン／DIRIGEANT	178	5
□04	バタイユ／BATAILLE	184	5
□05	メジェーレ／MEGERE	189	5
□06	プロフェシー／PROPHETIE	191	6
□07	ディリジャン／DIRIGEANT	194	6
□08	バタイユ／BATAILLE	200	6
□09	メジェーレ／MEGERE	203	6
□10	アンティロープ／ANTILOPE	207	6
□11	アヴェルス／AVERSE	214	6
□12	リコルヌ／LICORNE	219	6
□13	プロフェシー／PROPHETIE	283	6
□14	ディリジャン／DIRIGEANT	287	6
□15	バタイユ／BATAILLE	290	6
□16	メジェーレ／MEGERE	294	6
□17	エスピオン／ESPION	301	6
□18	ソルシエール／SORCIERE	303	6
□19	シュペルノーヴァ／SUPERNOVA	310	6
□20	エキュルイユ／ECUREUIL	312	6

※車種一覧表はポケットステーションに対応した、一覧表です。ポケットステーションでは、まずチームを選択した後にメーカーを選び、その中から任意の車を選択するようになっています。ポケットステーションの画面には、車名は表示されずに番号のみが表示されるので、どの番号がどの車に相当するのかを一覧表で確かめておきましょう。なお、それぞれの車にチェック欄を設けましたので、車を集める際に役立ててください。



PAC RACING CLUB

ASSOLUTO アッソルート

番号	車名	最高速度	ギア
□01	プロメッサ／PROMESSA	171	4
□02	プロメッサ／PROMESSA	187	5
□03	ビゾンテ／BISONTE	191	5
□04	レガーロ／REGALO	198	5
□05	ファタリタ／FATALITA	203	5
□06	プロメッサ／PROMESSA	200	6
□07	ビゾンテ／BISONTE	207	6
□08	レガーロ／REGALO	212	6
□09	ファタリタ／FATALITA	216	6
□10	ロンディーネ／RONDINE	221	6
□11	カヴァリエーレ／CAVALIERE	226	6
□12	インフィニート／INFINITO	232	6
□13	プロメッサ／PROMESSA	290	6
□14	ビゾンテ／BISONTE	296	6
□15	レガーロ／REGALO	303	6
□16	ファタリタ／FATALITA	306	6
□17	アクィラ／AQUILA	312	6
□18	エスタジ／ESTAZI	317	6
□19	スクァーロ／SQUALO	321	6
□20	ヴルカーノ／VULCANO	358	6



リザード

番号	車名	最高速度	ギア
□01	ボンファイア／BONFIRE	169	4
□02	ボンファイア／BONFIRE	184	5
□03	ディテクター／DETECTOR	189	5
□04	ウィズダム／WISDOM	194	5
□05	オフィサー／OFFICER	200	5
□06	ボンファイア／BONFIRE	198	6
□07	ディテクター／DETECTOR	205	6
□08	ウィズダム／WISDOM	207	6
□09	オフィサー／OFFICER	214	6
□10	コリーグ／COLLEAGUE	219	6
□11	カムラッド／COMRADE	223	6
□12	イグニション／IGNITION	230	6
□13	ボンファイア／BONFIRE	290	6
□14	ディテクター／DETECTOR	294	6
□15	ウィズダム／WISDOM	301	6
□16	オフィサー／OFFICER	306	6
□17	テイマー／TAMER	310	6
□18	キャタラクト／CATARACT	317	6
□19	レックレス／RECKLESS	319	6
□20	ナイトメア／NIGHTMARE	353	6

TERRAZI テラジ

番号	車名	最高速度	ギア
□01	アンビシャス／AMBITIOUS	171	4
□02	アンビシャス／AMBITIOUS	187	5
□03	トループ／TROOP	191	5
□04	ルーモア／RUMOR	196	5
□05	ワイルドボアー／WILDBOAR	200	5
□06	アンビシャス／AMBITIOUS	203	6
□07	トループ／TROOP	207	6
□08	ルーモア／RUMOR	210	6
□09	ワイルドボアー／WILDBOAR	216	6
□10	キャピタル／CAPITAL	219	6
□11	カウボーイ／COWBOY	223	6
□12	スターライト／STARLIGHT	232	6
□13	アンビシャス／AMBITIOUS	292	6
□14	トループ／TROOP	296	6
□15	ルーモア／RUMOR	299	6
□16	ワイルドボアー／WILDBOAR	306	6
□17	デシジョン／DECISION	310	6
□18	テリフィック／TERRIFIC	315	6
□19	デストロイヤー／DESTROYER	319	6
□20	ユートピア／UTOPIA	399	6

Age solo アージュ・ソロ

番号	車名	最高速度	ギア
□01	プロフェシー／PROPHETIE	169	4
□02	プロフェシー／PROPHETIE	187	5
□03	ディリジャン／DIRIGEANT	189	5
□04	バタイユ／BATAILLE	194	5
□05	メジェーレ／MEGERE	198	5
□06	プロフェシー／PROPHETIE	200	6
□07	ディリジャン／DIRIGEANT	205	6
□08	バタイユ／BATAILLE	207	6
□09	メジェーレ／MEGERE	216	6
□10	アンティロープ／ANTILOPE	219	6
□11	アヴェルス／AVERSE	223	6
□12	リコルヌ／LICORNE	230	6
□13	プロフェシー／PROPHETIE	287	6
□14	ディリジャン／DIRIGEANT	294	6
□15	バタイユ／BATAILLE	301	6
□16	メジェーレ／MEGERE	303	6
□17	エスピオン／ESPION	308	6
□18	ソルシエール／SORCIERE	315	6
□19	シュペルノーヴァ／SUPERNOVA	321	6
□20	エキュルイユ／ECUREUIL	294	6

ポケットステーション対応車種一覧表(2)



DIG RACING TEAM

ASSOLUTO アッソルート

番号	車名	最高速度	ギア
01	プロメッサ/PROMESSA	166	4
02	プロメッサ/PROMESSA	180	5
03	ビゾンテ/BISONTE	184	5
04	レガーロ/REGALO	191	5
05	ファタリタ/FATALITA	203	5
06	プロメッサ/PROMESSA	196	6
07	ビゾンテ/BISONTE	203	6
08	レガーロ/REGALO	207	6
09	ファタリタ/FATALITA	212	6
10	ロンディーネ/RONDINE	223	6
11	カヴァリエーレ/CAVALIERE	232	6
12	インフィニート/INFINITO	248	6
13	プロメッサ/PROMESSA	285	6
14	ビゾンテ/BISONTE	292	6
15	レガーロ/REGALO	296	6
16	ファタリタ/FATALITA	303	6
17	アクィラ/AQUILA	312	6
18	エスタジ/ESTAZI	324	6
19	スクァーロ/SQUALO	340	6
20	ヴルカーノ/VULCANO	360	6

Lizard リザード

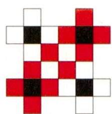
番号	車名	最高速度	ギア
01	ボンファイア/BONFIRE	164	4
02	ボンファイア/BONFIRE	178	5
03	ディテクター/DETECTOR	184	5
04	ウィズダム/WISDOM	189	5
05	オフィサー/OFFICER	200	5
06	ボンファイア/BONFIRE	194	6
07	ディテクター/DETECTOR	200	6
08	ウィズダム/WISDOM	205	6
09	オフィサー/OFFICER	210	6
10	コリーグ/COLLEAGUE	221	6
11	カムラッド/COMRADE	230	6
12	イグニション/IGNITION	246	6
13	ボンファイア/BONFIRE	285	6
14	ディテクター/DETECTOR	290	6
15	ウィズダム/WISDOM	294	6
16	オフィサー/OFFICER	299	6
17	テイマー/TAMER	310	6
18	キャタラクト/CATARACT	319	6
19	レックレス/RECKLESS	335	6
20	ナイトメア/NIGHTMARE	369	6

TERRAZI テラジ

番号	車名	最高速度	ギア
01	アンビシャス/AMBITIOUS	166	4
02	アンビシャス/AMBITIOUS	182	5
03	トループ/TROOP	187	5
04	ルーモア/RUMOR	191	5
05	ワイルドボアー/WILDBOAR	203	5
06	アンビシャス/AMBITIOUS	194	6
07	トループ/TROOP	200	6
08	ルーモア/RUMOR	205	6
09	ワイルドボアー/WILDBOAR	212	6
10	キャピタル/CAPITAL	219	6
11	カウボーイ/COWBOY	230	6
12	スターライト/STARLIGHT	246	6
13	アンビシャス/AMBITIOUS	285	6
14	トループ/TROOP	287	6
15	ルーモア/RUMOR	296	6
16	ワイルドボアー/WILDBOAR	301	6
17	デシジョン/DECISION	310	6
18	テリフィック/TERRIFIC	321	6
19	デストロイヤー/DESTROYER	337	6
20	ユートピア/UTOPIA	395	6

Age solo アージュ・ソロ

番号	車名	最高速度	ギア
01	プロフェシー/PROPHETIE	164	4
02	プロフェシー/PROPHETIE	180	5
03	ディリジャン/DIRIGEANT	187	5
04	バタイユ/BATAILLE	189	5
05	メジェーレ/MEGERE	200	5
06	プロフェシー/PROPHETIE	196	6
07	ディリジャン/DIRIGEANT	200	6
08	バタイユ/BATAILLE	203	6
09	メジェーレ/MEGERE	210	6
10	アンティロープ/ANTILOPE	219	6
11	アヴェルス/AVERSE	228	6
12	リコルヌ/LICORNE	244	6
13	プロフェシー/PROPHETIE	287	6
14	ディリジャン/DIRIGEANT	290	6
15	バタイユ/BATAILLE	294	6
16	メジェーレ/MEGERE	299	6
17	エスピオン/ESPION	312	6
18	ソルシエール/SORCIERE	319	6
19	シュペルノーヴァ/SUPERNOVA	335	6
20	エキュルイユ/ECUREUIL	301	6



R.T.SOLVALOU

RT SOLVALOU

ASSOLUTO アッソルート

番号	車名	最高速度	ギア
01	プロメッサ／PROMESSA	180	4
02	プロメッサ／PROMESSA	194	5
03	ビゾンテ／BISONTE	200	5
04	レガーロ／REGALO	205	5
05	ファタリタ／FATALITA	212	5
06	プロメッサ／PROMESSA	212	6
07	ビゾンテ／BISONTE	216	6
08	レガーロ／REGALO	223	6
09	ファタリタ／FATALITA	226	6
10	ロンディーネ／RONDINE	232	6
11	カヴァリエーレ／CAVALIERE	237	6
12	インフィニート／INFINITO	242	6
13	プロメッサ／PROMESSA	301	6
14	ビゾンテ／BISONTE	306	6
15	レガーロ／REGALO	312	6
16	ファタリタ／FATALITA	317	6
17	アクィラ／AQUILA	321	6
18	エスタジ／ESTAZI	326	6
19	スクァーロ／SQUALO	331	6
20	ヴルカーノ／VULCANO	374	6

Lizard リザード

番号	車名	最高速度	ギア
01	ボンファイア／BONFIRE	178	4
02	ボンファイア／BONFIRE	194	5
03	ディテクター／DETECTOR	198	5
04	ウィズダム／WISDOM	203	5
05	オフィサー／OFFICER	210	5
06	ボンファイア／BONFIRE	210	6
07	ディテクター／DETECTOR	214	6
08	ウィズダム／WISDOM	219	6
09	オフィサー／OFFICER	223	6
10	コリーグ／COLLEAGUE	230	6
11	カムラッド／COMRADE	235	6
12	イグニション／IGNITION	239	6
13	ボンファイア／BONFIRE	301	6
14	ディテクター／DETECTOR	306	6
15	ウィズダム／WISDOM	312	6
16	オフィサー／OFFICER	315	6
17	テイマー／TAMER	321	6
18	キャタラクト／CATARACT	324	6
19	レックレス／RECKLESS	328	6
20	ナイトメア／NIGHTMARE	358	6

TERRAZI テラジ

番号	車名	最高速度	ギア
01	アンビシャス／AMBITIOUS	180	4
02	アンビシャス／AMBITIOUS	198	5
03	トループ／TROOP	203	5
04	ルーモア／RUMOR	207	5
05	ワイルドボアー／WILDBOAR	212	5
06	アンビシャス／AMBITIOUS	210	6
07	トループ／TROOP	216	6
08	ルーモア／RUMOR	221	6
09	ワイルドボアー／WILDBOAR	226	6
10	キャピタル／CAPITAL	230	6
11	カウボーイ／COWBOY	235	6
12	スターライト／STARLIGHT	239	6
13	アンビシャス／AMBITIOUS	301	6
14	トループ／TROOP	303	6
15	ルーモア／RUMOR	310	6
16	ワイルドボアー／WILDBOAR	317	6
17	デシジョン／DECISION	319	6
18	テリフィック／TERRIFIC	326	6
19	デストロイヤー／DESTROYER	331	6
20	ユートピア／UTOPIA	397	6

Age solo アージュ・ソロ

番号	車名	最高速度	ギア
01	プロフェシー／PROPHETIE	178	4
02	プロフェシー／PROPHETIE	196	5
03	ディリジャン／DIRIGEANT	200	5
04	バタイユ／BATAILLE	205	5
05	メジェーレ／MEGERE	210	5
06	プロフェシー／PROPHETIE	210	6
07	ディリジャン／DIRIGEANT	214	6
08	バタイユ／BATAILLE	219	6
09	メジェーレ／MEGERE	223	6
10	アンティロープ／ANTILOPE	228	6
11	アヴェルス／AVERSE	235	6
12	リコルヌ／LICORNE	239	6
13	プロフェシー／PROPHETIE	303	6
14	ディリジャン／DIRIGEANT	306	6
15	バタイユ／BATAILLE	310	6
16	メジェーレ／MEGERE	315	6
17	エスピオン／ESPION	319	6
18	ソルシエール／SORCIERE	324	6
19	シュペルノーヴァ／SUPERNOVA	328	6
20	エキュルイユ／ECUREUIL	306	6

ナムコ公式ガイドブック

R4™

RIDGE RACER TYPE 4

RIDGE RACER TYPE 4, creating a nu wave in the racing scene. Powering beyond RIDGE and RAGE RACER, high-speed control and advanced dynamics accelerate the rush of a first class victory. The culmination of performance and style provide the ultimate advantage in the race for entertainment.

ナムコ公式ガイドブック R4　1998年12月3日発行

発行	株式会社ナムコ 〒146-8655 東京都大田区矢口2-1-21 TEL 03-3756-7651（ナムコット係）
発行人	浅田安彦
企画編集	株式会社ナムコ
編集協力	株式会社キュービスト
構成・執筆	船木幸伸／中丸清一／太刀川政男(キュービスト) さいとう和彦
カバーデザイン	佐藤　修(キュービスト)
本文デザイン	佐藤　修／大橋　勉／押尾里香(キュービスト)
写真撮影	大金　彰
印刷／製本	図書印刷株式会社

SLPB-00007



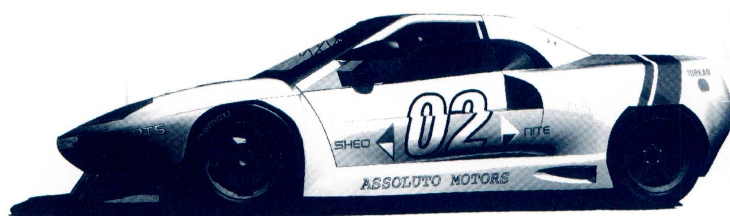
PlayStation®



NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK R4
ナムコ公式ガイドブック R4
R4
RIDGE RACER TYPE 4

namco®

NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK R4
ナムコ公式ガイドブック R4



R4™

RIDGE RACER TYPE 4

RIDGE RACER TYPE 4, creating a nu wave in the racing scene. Powering beyond RIDGE and RAGE RACER, high-speed control and advanced dynamics accelerate the rush of a first class victory. The culmination of performance and style provide the ultimate advantage in the race for entertainment.

SLPB-00007



1000

SLPB-00007

PlayStation®



NAMCO OFFICIAL GUIDE BOOK R4

ナムコ公式ガイドブック R4

R4 RIDGE RACER TYPE 4

R4™

RIDGE RACER TYPE 4

RIDGE RACER TYPE 4, creating a nu wave in the racing scene. Powering beyond RIDGE and RAGE RACER, high-speed control and advanced dynamics accelerate the rush of a first class victory. The culmination of performance and style provide the ultimate advantage in the race for entertainment.

namco

R4™
RIDGE RACER TYPE 4

RIDGE RACER TYPE 4, creating a nu wave in the racing scene. Powering beyond RIDGE and RAGE RACER, high-speed control and advanced dynamics accelerate the rush of a first class victory. The culmination of performance and style provide the ultimate advantage in the race for entertainment.

ナムコ公式ガイドブック R4
小売価格 1000円(税別)
発行人 浅田 安彦
発行 株式会社ナムコ
〒146-8655 東京都大田区矢口2-1-21
TEL. 03-3756-7651

SLPB-00007